



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Commission de révision

24^{ème} session

Procès-verbal

Berne, 23 – 25.06.2009

Table des matières

		Page
	ORDRE DU JOUR	4
	DISCUSSIONS	5
1.	Ouverture, vérification de la présence et détermination du quorum	5
2.	Election de la Présidence et de la Vice-Présidence	5
3.	Adoption de l'ordre du jour	5
4.	Règlement intérieur de la Commission de révision	5
5.	Modifications des articles 9 et 27 de la Convention	12
6.	Révision partielle de l'Appendice E (CUI) à la Convention	14
7.	Révision partielle de l'Appendice F (APTU) à la Convention	21
8.	Révision partielle de l'Appendice G (ATMF) à la Convention	26
9.	Adaptations rédactionnelles	32
10.	Procédures ultérieures	33
11.	Divers	34

Annexes

- Annexe I - Liste des participants
- Doc. de séance 1 - 10

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture, vérification de la présence et détermination du quorum
2. Election de la Présidence et de la Vice-Présidence
3. Adoption de l'ordre du jour
4. Règlement intérieur de la Commission de révision
5. Modifications des articles 9 et 27 de la Convention
6. Révision partielle de l'Appendice E (CUI) à la Convention
7. Révision partielle de l'Appendice F (APTU) à la Convention
8. Révision partielle de l'Appendice G (ATMF) à la Convention
9. Adaptations rédactionnelles
10. Procédures ultérieures
11. Divers

DISCUSSIONS

Présidence : Suisse

1. Ouverture, vérification de la présence et détermination du quorum

Le **SG** a ouvert la session et souhaité la bienvenue aux délégués des Etats membres et aux représentants des organisations et associations internationales. Il a souligné que la préparation de cette 24^{ème} session de la Commission de révision, qui était la première session depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, avait été particulièrement longue, d'une part, en raison de la complexité des questions à traiter dans des domaines très techniques. D'autre part, la conduite des débats au sein des groupes de travail, qui ont préparé les modifications de l'Appendice E (CUI) ainsi que les modifications des Appendices F (APTU) et G (ATMF), a été compliquée par le fait que de nombreux Etats membres ont déclaré qu'ils n'appliquaient pas ces Appendices. Il en sera de même au cours de cette session, puisque les Etats membres qui ont fait des déclarations ne disposent pas du droit de vote lorsqu'il s'agira de décider des propositions tendant à modifier ces Appendices. Ces Etats ne seront, par ailleurs, pas pris en compte dans la détermination du quorum lorsque la Commission de révision décidera de telles propositions, puisque pour ces questions ils ne sont pas considérés comme membres de la Commission de révision. Par contre, pour toutes les autres questions, même les Etats membres qui ont fait une déclaration disposeront du droit de vote et seront pris en compte lors de la détermination du quorum. Par conséquent, le quorum devra être déterminé pour chaque question qui sera soumise au vote de la Commission de révision. Il variera en fonction des sujets sur lesquels la Commission de révision sera appelée à voter.

Le **SG** a constaté que le quorum nécessaire pour délibérer des points 2 à 5 était atteint, 21 des 43 Etats membres de l'OTIF étant présents ou représentés (v. liste des participants).

2. Election de la Présidence et de la Vice-Présidence

Sur proposition de **DE**, la **Commission de révision** a élu la Suisse à la Présidence de cette session, d'une part, en la personne de M. Marcel Hepp, pour les points 3 à 6 de l'ordre du jour qui sont plutôt juridiques, et d'autre part, en la personne de M. Roland Bacher, pour les points 7 à 11 de l'ordre du jour qui sont plus techniques.

M. Hepp (CH) a pris la Présidence.

3. Adoption de l'ordre du jour

- Doc. CR 24/1

La **Commission de révision** a tacitement adopté l'ordre du jour provisoire.

4. Règlement intérieur de la Commission de révision

- Doc. CR 24/2 du 29.05.2009
- Doc. de séance 1, chiffre 2.2
- Doc. de séance 2 – article 21, § 3 (nouveau)

Le **Secrétariat** a brièvement présenté le projet de Règlement intérieur (RI) de la Commission de révision, qui s'inspire largement du Règlement intérieur adopté pour la Commission d'experts techniques (CTE), tout en tenant compte de la spécificité de la Commission de révision.

Le représentant de la Commission européenne (**COM**) s'est tout d'abord félicité de l'organisation de cette session de la Commission de révision, certains Appendices à la COTIF devant en effet être amendés pour les aligner sur le droit communautaire. Il a été d'avis que les documents distribués par le Secrétariat atteignaient dans l'ensemble cet objectif. La CE a examiné ces documents de manière approfondie et préparé un document (doc. de séance 1)¹ qui indiquait sa position sur certains points. Les sujets abordés relevant de la compétence communautaire, il a été convenu avec la Présidence de l'UE, que le représentant de la COM présenterait cette position au nom de la CE.

Rentrant dans le vif du sujet, le représentant de la **CE** a signalé que, au § 2 de l'article 5 (Observateurs), il devait être renvoyé à l'article 11, § 1 (au lieu de 11, § 3), ce que le **Secrétariat** a confirmé, la deuxième phrase du § 1 de l'article 11 précisant que les suggestions que les observateurs pouvaient soumettre en application de l'article 5, § 2 étaient considérées comme des propositions mises aux voix si elles étaient appuyées par un membre de la Commission de révision.

En ce qui concerne l'article 6 (Secrétariat), le représentant de la **CE** a suggéré de remplacer au § 2, lettre b) le terme de « *included* » par celui de « *referred to* ».

Le **Secrétariat** a précisé que le terme de « *included* » avait été repris de l'article 7 du RI en vigueur. Le libellé de la lettre b) pouvait toutefois induire en erreur, les documents ne devant pas obligatoirement être inscrits à l'ordre du jour. Aussi le Secrétariat a suggéré de modifier le libellé de la lettre b) comme suit : « *to prepare the documents relating to items included in the Revision Committee's agenda* ». Cette modification permettrait de clairement faire ressortir qu'il devait y avoir un lien entre les documents que le Secrétaire général a la charge de préparer et les questions inscrites à l'ordre du jour de la Commission de révision.

Le représentant de la **CE** a déclaré que la suggestion alternative du Secrétariat était tout à fait acceptable.

La **Commission de révision** a approuvé la modification de l'article 6, § 2, lettre b), telle que proposée par le Secrétariat.

Le **Secrétariat** a suggéré de supprimer le § 5 de l'article 9 (Ordre du jour), la Commission de révision traitant toujours de propositions tendant à modifier la Convention. Par voie de conséquence, toutes les questions inscrites à l'ordre du jour de la Commission de révision devaient en principe être suivies d'un vote.

La **Commission de révision** a approuvé la suppression du § 5 de l'article 9.

¹ Le document de séance 1 était uniquement disponible en version anglaise. Toutes les propositions de modification se basaient sur la version anglaise des documents du Secrétariat, si bien que les propositions tendant à modifier le libellé de certaines dispositions du RI ont été présentées en anglais uniquement.

Le **Secrétariat** a donné à observer que, dans sa rédaction actuelle, l'article 10 (Président, Vice-Président et direction des débats), § 1, lettre a) ne couvrait pas le cas de figure de la présente session de la Commission de révision, pour laquelle deux Présidents ont été élus. C'est la raison pour laquelle il a suggéré de modifier la lettre a) comme suit : « *for each meeting or a part of it* ».

La **Commission de révision** a approuvé cet ajout à l'article 10, § 1, lettre a).

Le **Secrétariat** a, par ailleurs, attiré l'attention des délégués sur le fait que le § 1 de l'article 10 débutait avec la locution « *The Revision Committee shall elect, from among the representatives of its members* », ce qui signifiait que le Président était élu de préférence parmi les représentants des Etats qui n'avaient pas fait de déclarations ou émis de réserves conformément à l'article 42 de la COTIF. Cette disposition étant plus stricte que celle de la Convention (article 16, § 6 de la COTIF : « Les Commissions élisent ... un président »), le Secrétariat a souhaité savoir s'il était nécessaire de maintenir cette restriction. Etant par définition une personne neutre, qui ne devait accepter aucune instruction de la part de son Etat, le Président pourrait tout aussi bien être une personne qui n'était pas un représentant d'un membre de la Commission de révision.

L'OTIF étant une organisation intergouvernementale, le représentant de la **CE** a été d'avis que la Commission de révision devrait élire le représentant d'un gouvernement à sa présidence. Il a cependant avoué ne pas bien comprendre si la suggestion du Secrétariat visait à élargir la disposition pour permettre d'élire des observateurs à la présidence ou si la question posée se rapportait uniquement aux Etats membres, qui suivant le cas, étaient membres de la Commission de révision ou ne l'étaient pas s'ils avaient fait des déclarations conformément à l'article 42 de la COTIF.

Pour illustrer la portée concrète de sa suggestion, le **Secrétariat** a cité en exemple la 23^{ème} session de la Commission de révision. Lors de cette session, la présidence a été exercée par le Directeur général de l'OCTI alors en fonction, ce que le libellé du § 1 ne permettrait plus si la Commission de révision devait élire le Président parmi les représentants de ses membres.

Compte tenu de cette explication, le représentant de la **CE** a répété qu'il était d'avis que, s'agissant d'une organisation intergouvernementale, la présidence devait être exercée par le représentant d'un gouvernement. Si le Secrétaire général souhaitait exercer un rôle plus actif, il pouvait toujours s'organiser avec la présidence.

FR a soutenu la position du représentant de la **CE**. **FR** a, par ailleurs, souhaité s'assurer que la suppression du § 5 de l'article 9 n'empêchait pas le statut d'observateur pour un Etat membre qui avait déclaré ne pas appliquer certains Appendices, ce qui était le cas de la France.

En réponse à la question de **FR**, le **Secrétariat** a expliqué que le statut d'observateur était réglé à l'article 5. Selon cet article sont notamment des observateurs : les représentants des membres associés ainsi que les représentants des Etats qui ne sont pas membres de la Commission de révision parce qu'ils ont fait des déclarations conformément à l'article 42 de la COTIF. En ce moment, la France était membre de la Commission de révision. Elle aura toutefois le statut d'observateur lorsque la Commission de révision discutera des modifications partielles des Appendices E, F et G.

Au sujet de l'article 11 (Propositions), le représentant de la **CE** a surtout souhaité soumettre à la Commission de révision une question qui s'était posée lors de la relecture des dispositions de cet article. En effet, l'article 11 réglait la planification de la session et les délais auxquels les documents devaient être soumis. La question qui se posait en l'occurrence était de savoir ce qu'il en était si des membres de la Commission de révision souhaitaient soumettre des commentaires, des amendements ou des propositions additionnelles par rapport aux documents que le Secrétaire général adressait aux membres et aux observateurs de la Commission de révision selon les règles, c'est-à-dire au moins deux mois avant l'ouverture de la session. Les délais spécifiés aux §§ 2 et 3 ne sembleraient s'appliquer qu'aux documents à préparer deux mois avant une session et ne viseraient pas les documents qui parviendraient beaucoup plus tard au Secrétaire général, comme par exemple la position de la CE du 19 juin ou encore la prise de position et la suggestion du CIT en date du 8 juin. Ces derniers documents seraient-ils plutôt couverts par le § 4 de l'article 11, celui-ci permettant de soumettre d'autres points lors de l'ouverture d'une session ? Si tel ne devait pas être le cas, il faudrait ajouter une phrase, qui pourrait être intégrée au § 4 ou faire l'objet d'un § 3 bis.

De l'avis du **SG**, la question qui se posait était moins une question de procédure qu'une question de délais. Le terme anglais de « *submissions* » englobait déjà tous les types de documents mentionnés par la CE dans sa prise de position, qu'il s'agisse de commentaires, d'amendements ou encore de propositions additionnelles. Tous ces documents étaient par conséquent couverts par le § 3 et toutes les « *submissions* » qui parviendraient au Secrétaire général en dehors des délais mentionnés au § 3 tombaient sous le § 4. Si le temps disponible entre le délai d'envoi des documents par le Secrétaire général et le délai auquel le Secrétaire général devait recevoir les « *submissions* » était trop court, il fallait modifier les divers délais, de manière à laisser aux membres et aux observateurs un peu plus de temps pour examiner les documents envoyés par le Secrétaire général et pour préparer leurs « *submissions* ».

Une discussion s'est engagée, à laquelle ont participé le représentant de la **CE**, l'**Allemagne**, la **France**, le **Royaume-Uni**, le **Président**, le **Secrétaire général** et le **Secrétariat**. Cette discussion a permis :

- de constater une dissonance entre les délais fixés à l'article 8 (envoi de la convocation et de l'ordre du jour provisoire 3 mois avant la session et envoi des documents de base 2 mois avant la session), celui fixé à l'article 9 (6 semaines pour demander l'inscription d'une question à l'ordre du jour) et ceux fixés à l'article 11 (en fonction de la longueur du document, envoi des documents au Secrétaire général 10 ou 12 semaines avant la session). Les délais fixés dans ces différents articles devaient être harmonisés. Certains de ces délais devaient être modifiés pour laisser aux membres de la Commission de révision le temps nécessaire pour se prononcer sur les documents envoyés par le Secrétaire général tout en accordant au Secrétariat le temps nécessaire pour préparer efficacement la session ;
- de clarifier que le terme de « *submissions* », employé dans la version anglaise de l'article 11, englobait aussi bien les commentaires sur les documents envoyés par le Secrétaire général, que les amendements aux propositions du Secrétaire général ou encore des propositions additionnelles. La terminologie employée dans les versions française et allemande devait être adaptée en conséquence, tout comme le titre de cet article dans les trois versions linguistiques (« *Submissions* » au lieu de « *Proposals* »).

Au cours de cette discussion, le **SG** et le **Secrétariat** ont proposé :

- de modifier le délai de l'article 9, § 1, lettre b) et de remplacer « six semaines » par « dix semaines » ;
- de modifier le titre de l'article 11 en remplaçant « *Proposals* » par « *Submissions* » ;
- de modifier le libellé de l'article 11, § 3 comme suit :

“Submissions shall be made in accordance with the following deadlines:

The document must reach the Secretary General not less than 10 weeks before the meeting.

In cases where the document

- a) comprises not more than 200 lines of text in total and*
- b) contains no drawings or illustrations; and*
- c) is established in more than one working language*

it must be submitted 4 weeks before the meeting.”;

- de remplacer à l'article 11, § 4 le terme “items” par « *submissions* » et de libeller, par conséquent, le § 4 comme suit :

« Representatives may, when a session is opened, make further submissions, provided that such submissions deal with questions included on the agenda and are translated and distributed at the meeting in all the working languages. However, such a submission shall not be discussed unless it is supported by at least two members of the Revision Committee.”

La **Commission de révision** a adopté ces modifications.

Outre une modification d'ordre purement rédactionnel à apporter dans la version anglaise seulement (§ 1), le représentant de la **CE** a proposé de prévoir à l'article 21 (Règles de vote) la possibilité de recourir à une procédure écrite, à l'instar de celle prévue dans le RI de la CTE, pour éviter de devoir convoquer une Commission de révision pour des modifications mineures, par exemple.

Le **SG** a trouvé cette proposition tout à fait pertinente. Les tâches et la méthode de travail de la Commission de révision différaient cependant sensiblement des tâches et de la méthode de travail de la CTE. Le texte retenu à l'article 21, § 3 du RI de la CTE devra par conséquent être quelque peu modifié pour la Commission de révision. La lettre h) de cet article 21, § 3 devrait être supprimée. En effet, et pour ne citer qu'un exemple, si le Président procédait à un vote par correspondance à l'issue d'une session parce que tout simplement le quorum n'était pas atteint, trois membres de la Commission de révision pourraient bloquer la procédure écrite, ce qui n'aurait aucun sens. Par ailleurs, le nombre de trois membres semblait peu élevé, compte tenu des conséquences budgétaires d'une convocation de la Commission de révision. Le SG a soumis aux délégués, dans un document de séance 2, une proposition de formulation d'un nouveau § 3 de l'article 21 du RI de la Commission de révision, étant précisé que la lettre e)

était maintenue et les lettres suivantes renumérotées en conséquence. Toutefois, à la lettre e) les termes « par écrit » devaient être supprimés, le Secrétariat envisageant d'employer tous les moyens de communication modernes disponibles. Par ailleurs, à la lettre c) le SG ne voudrait pas exclure que des questions séparées les unes des autres puissent faire l'objet d'une seule et même procédure écrite, même si elles devaient faire l'objet de votes séparés. Enfin, à la lettre f), le SG a suggéré d'envisager, en plus d'une convocation de la Commission de révision, la possibilité de procéder à une nouvelle procédure écrite, si la première était rejetée faute de quorum.

FR a proposé de remplacer « membres » par « Etats membres » dans le chapeau ainsi que dans la lettre b) du § 3.

Le **SG** et le **Secrétariat** ont insisté sur le fait qu'il fallait également tenir compte de l'article 16 de la COTIF pour la procédure écrite. Selon le sujet traité, certains Etats membres seraient tantôt membres de la Commission de révision et tantôt ils ne le seraient pas, s'ils avaient fait une déclaration conformément à l'article 42 pour le sujet faisant l'objet de la procédure écrite.

FR a rétorqué que l'article 16, § 2 de la COTIF employait également le terme de « Etats membres » (« Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres... »). Cinq Etats membres pouvaient demander que la Commission de révision soit convoquée ; cinq Etats membres devraient pouvoir demander qu'il soit procédé à une procédure écrite. De plus, en ce qui concerne la lettre b), tous les Etats membres devraient être informés du sujet et du motif d'une procédure écrite. Cette information ne devrait pas se limiter aux Etats membres qui n'avaient pas fait de déclaration sur le sujet concerné.

Le **SG** a déclaré que la modification proposée par **FR** à la lettre b) ne lui posait aucun problème, à savoir que seuls les membres de la Commission de révision participeraient au vote, mais que tous les Etats membres seraient informés du sujet et du motif d'un tel vote.

La **Commission de révision** a adopté la modification de la lettre b) telle que proposée par **FR**.

Compte tenu des explications données par le SG et le Secrétariat sur la notion de « membres », et pour lever toute ambiguïté au sujet de ce terme, **FR** a proposé de remplacer le terme de « membres » par « cinq Etats membres qui n'ont pas fait de déclaration au titre de l'article 42 de la Convention sur la question posée.... » dans le chapeau du § 3.

DE a été d'avis que cette proposition de **FR** ne conduisait pas au but recherché. Le fait qu'un Etat membre soit membre ou ne soit pas membre de la Commission de révision était déterminé en fonction de chaque question et de chaque Appendice. Il était indispensable d'en rester au libellé actuel de « membres » de la Commission de révision.

Le représentant de la **CE** a attiré l'attention sur le fait que l'article 2 du RI donnait la composition de la Commission de révision et que cet article renvoyait à l'article 16 de la COTIF. La formulation du chapeau du § 3 ne posait donc pas de problème.

DE a remarqué que l'ajout suggéré à la lettre f), qui visait à permettre qu'une question qui aurait été rejetée fasse l'objet d'une nouvelle procédure écrite, pouvait susciter une certaine méfiance, en ce qu'elle pourrait donner l'impression qu'il serait procédé à autant de procédures écrites que nécessaires pour aboutir au résultat voulu. Par ailleurs, selon la conception de **DE** du mécanisme d'une procédure écrite, il ne pouvait être répondu aux

questions posées que par « oui » ou par « non ». DE a souhaité savoir ce qu'il en était si des membres de la Commission de révision répondaient par « oui » ou par « non » sous réserve de modifications aux textes faisant l'objet de la procédure écrite. Ces modifications seraient-elles alors mises en discussion dans le cadre d'une nouvelle procédure écrite ?

Selon le **SG**, la question soulevée par DE ne se poserait que pour des questions plus complexes. Dans ce cas, il faudrait veiller à fractionner les questions autant de fois que nécessaire pour que les réponses conduisent à un résultat. Si des membres devaient assortir leur vote de commentaires, le SG n'aurait d'autre choix que d'élaborer une nouvelle proposition sur la base de ces commentaires, nouvelle proposition qu'il soumettrait probablement à une nouvelle procédure écrite.

Le **Secrétariat** a remarqué que le § 3 parlait de vote par voie de procédure écrite. Or, la réponse à un vote ne pouvait être que « oui », « non » ou « abstention ». Par contre, il arrivait en réunion qu'un délégué prenne la parole après un vote pour expliquer ce vote. Cette possibilité ne devait en aucun cas être exclue dans le cadre d'une procédure écrite. C'était au demeurant la raison pour laquelle la lettre f) prévoyait que toutes les réponses reçues étaient consignées.

DE a estimé qu'il fallait clairement préciser qu'il ne pouvait être répondu que par « oui » ou par « non » à la procédure écrite. Une réponse assortie de réserves ou de commentaires montrait bien qu'une question devait être discutée plus avant et, si nécessaire, une Commission de révision devait être convoquée. Il fallait dans tous les cas éviter de déclencher une cascade de procédures écrites.

A la suite de cette discussion, le **SG** a suggéré de compléter la lettre d) en ajoutant « oui »/« non »/« abstention » dans une parenthèse après le terme « votes ».

Pour le représentant de la **CE**, la solution à ce problème se trouvait peut-être dans la lettre h) du RI de la CTE, qui a été biffée dans le document de séance 2. Cette disposition a été longuement discutée lors de la dernière session de la CTE avant qu'un compromis soit trouvé. Pour une procédure écrite, la difficulté résidait à trouver un juste milieu entre la flexibilité que donnait une réunion et la rigidité de ne pas pouvoir engager de discussions par courrier électronique sur différentes versions de textes. La solution était bien un vote par « oui » ou par « non » et, s'il y avait des problèmes, il fallait interrompre la procédure et convoquer une réunion pour en discuter.

A l'issue de ces discussions, le **Président** a résumé comme suit les propositions de modifications à apporter au nouveau § 3 de l'article 21, tel que proposé dans le document de séance 2 :

- à la lettre b), le terme « membres » était remplacé par celui de « Etats membres »,
- à la lettre d), la parenthèse « (oui/non/abstention) » était insérée après le terme « votes »,
- la lettre e) était maintenue, mais les termes « par écrit » étaient biffés,
- à la lettre g) (nouvelle numérotation), la dernière partie de la phrase (« ou faire l'objet d'une nouvelle procédure écrite ») était supprimée.

La **Commission de révision** a approuvé le nouveau § 3 de l'article 21, tel que modifié en cours de discussion.

Pour ce qui était de l'article 22 (Groupes de travail ad hoc), § 2 du RI, le représentant de la **CE** a remarqué que l'expérience de la CTE montrait que le Règlement intérieur ne s'appliquait pas forcément par analogie aux groupes de travail ad hoc. Il a proposé de compléter la fin du § 2 par l'ajout « *unless specified otherwise by the Revision Committee* ». Il appartenait à la Commission de révision de constituer des groupes de travail ad hoc. Il appartenait donc également à la Commission de révision de dire si les groupes de travail ad hoc devaient appliquer le Règlement intérieur avec une certaine flexibilité.

Le **Secrétariat** a reconnu que tout groupe de travail ad hoc recevait un mandat de la part de l'organe qui le constituait et que le mandat en question pouvait spécifier les règles selon lesquelles ce groupe de travail fonctionnerait. L'ajout proposé par le représentant de la CE relevait de l'intérêt général.

La **Commission de révision** a approuvé l'ajout au § 2 de l'article 22, tel que proposé par le représentant de la CE.

Pour finir, la **Commission de révision** a adopté son Règlement intérieur, tel que modifié en cours de discussion.

5. Modifications des articles 9 et 27 de la Convention

- Doc. CR 24/3 du 29.05.2009

Le **Secrétariat** a commenté les propositions de modifications des articles 9 et 27 de la Convention en attirant plus particulièrement l'attention des délégués sur le fait que la modification de l'article 27 avait été recommandée par le Vérificateur des comptes. Le Vérificateur des comptes avait en effet recommandé que les dispositions de l'article 27 de la Convention soient modifiées de manière à ce qu'il tienne compte des exigences de la Fédération internationale des comptables (IFAC) et qu'il soit transféré en tant qu'annexe au Règlement financier et comptable. Les détails de la vérification des comptes seraient ainsi réglés dans un instrument qui relevait de l'organe qui contrôle la gestion administrative et financière du Secrétaire général, à savoir le Comité administratif. Le transfert de ces dispositions dans le Règlement financier et comptable permettrait de réagir avec plus de flexibilité aux modifications des exigences en matière de vérification des comptes.

La **Commission de révision** a adopté la modification de l'article 9 de la Convention, telle que proposée dans le document CR 24/3.

De l'avis de **NL**, il n'était pas judicieux de supprimer les §§ 3 à 10 de l'article 27 de la Convention et de les transférer dans un instrument juridique inférieur à la Convention, certaines dispositions de cet article étant fondamentales.

FR a partagé les préoccupations de **NL**. Certains paragraphes de l'article 27 étaient effectivement très détaillés. D'autres paragraphes, par contre, décrivaient les pouvoirs incontestables du Vérificateur des comptes, comme la capacité d'accéder aux pièces comptables (§ 4) ou la possibilité accordée au Vérificateur de communiquer au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification (§ 9). Ces paragraphes étaient fondamentaux et devaient être conservés dans la Convention.

En réponse à une question de FR, le **Secrétariat** a précisé que le Vérificateur des comptes avait demandé que le terme de « *attestation* », employé au § 6 de l'article 27, soit remplacé par celui de « *opinion* ». Le Secrétariat n'était certainement pas opposé à maintenir certains paragraphes de l'article 27 dans la Convention. Cependant, une modification des détails de la vérification, qui serait imposée par une modification des règles comptables nationales ou internationales, ne devrait pas exiger la convocation d'une Commission de révision.

GB a soutenu les avis de NL et de FR. Le maintien de ces paragraphes dans la Convention assurerait une meilleure sauvegarde de ces dispositions. Leur transfert dans le Règlement financier et comptable signifierait que ces dispositions pourraient être modifiées par le Comité administratif. Or tous les Etats membres n'étaient pas représentés au sein du Comité administratif.

Le **Secrétariat** a insisté sur le fait que, d'une part, la composition du Comité administratif variait régulièrement et que, d'autre part, en raison des tâches de cet organe, les Etats déléguaient au Comité administratif plutôt des représentants familiarisés avec les questions budgétaires. Les §§ 6 et 7 par exemple contenaient une foison de détails, qui n'étaient pas à mettre au même niveau que les autres dispositions de la Convention. Si le moindre mot de ces dispositions très détaillées devait être modifié, il faudrait réunir la Commission de révision pour en décider.

DE a partagé l'avis du Secrétariat en ce qui concerne les §§ 6 et 7 de l'article 27. Ces paragraphes pourraient être transférés dans un instrument juridique de rang inférieur à la Convention. Les paragraphes plus fondamentaux pourraient, par contre, être maintenus dans la Convention.

A l'issue de ces discussions, le **SG** a proposé de maintenir le § 4, le § 7, lettre c) et le § 9 dans la Convention. Le § 4 était d'une importance fondamentale, presque constituante. La Convention devait dire au Comité administratif qui devait procéder à la vérification des comptes et quels étaient les droits liés à cette vérification. Le § 7, lettre c) précisait que le Vérificateur des comptes devait, dans son rapport sur les opérations financières, mentionner des questions importantes sur lesquelles il y avait lieu d'appeler l'attention du Comité, comme les cas de fraude ou de présomption de fraude, le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation, par exemple. Les directives adressées au Vérificateur des comptes au sujet de questions aussi graves devaient émaner de la Convention. Le § 9 réglait plutôt les rapports entre le Vérificateur des comptes et le Comité administratif ou le Secrétaire général. Or les rapports entre les divers organes devaient être réglés dans la Convention.

FR a estimé que la proposition du SG constituait une bonne solution de compromis. Néanmoins, le § 7 décrivait l'étendue du contrôle à opérer par le Vérificateur des comptes et devrait être conservé dans son intégralité dans la Convention.

Le **Président** a mis aux voix la suppression des §§ 3, 5, 6, 8 et 10 de l'article 27, en précisant que les paragraphes de l'article 27 seraient renumérotés en conséquence.

La **Commission de révision** a approuvé la suppression des §§ 3, 5, 6, 8 et 10 de l'article 27 de la Convention.

A l'issue de ce vote, le **Secrétariat** a expliqué que le rapport explicatif devait être complété et qu'il préciserait au chiffre 2 des « Remarques générales » que la Commission de révision avait décidé, d'une part, de maintenir les §§ 4, 7 et 9 de l'article 27 dans la Convention en

raison de leur importance fondamentale et, d'autre part, de supprimer les §§ 3, 5, 6, 8 et 10 de cet article dans la Convention.

Compte tenu de cette précision, la **Commission de révision** a approuvé le rapport explicatif des amendements aux articles 9 et 27 de la Convention.

6. Révision partielle de l'Appendice E (CUI) à la Convention

- Doc. CR 24/4 du 24.04.2009, doc. CR 24/4 Add. 1 du 26.05.2009 et doc. CR 24/4 Add. 2 du 08.06.2009
- Doc. de séance 1, chiffre 2.3, doc. de séance 4 à 9

Lors du vote auquel il a été procédé concernant ce point de l'ordre du jour, le quorum était atteint : neuf Etats membres, qui étaient membres de la Commission de révision concernant l'Appendice E conformément à l'article 16, § 1 de la COTIF, étaient présents ou représentés. Les Etats membres qui avaient fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration portant sur l'Appendice E, n'étaient pas membres de la Commission de révision, dès lors que celle-ci traitait de l'Appendice E.

Le **Secrétariat** a précisé que cette révision partielle n'avait pas d'autre but que d'établir une compatibilité avec le droit de la CE et d'attirer l'attention des parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure, notamment de celles qui sont originaires d'Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE, sur les dispositions du droit de la CE qui sont applicables lors de l'utilisation de l'infrastructure dans les Etats membres de la CE. Sans aucun doute, les rédacteurs des CUI auraient également voulu créer une réglementation qui soit compatible avec le droit de la CE. Mais depuis l'adoption de la COTIF 1999, d'autres dispositions avaient été promulguées dans la Communauté européenne. Le Secrétariat a présenté le document CR 24/4 qui décrit les résultats d'un groupe de travail ad hoc.

Article 3, lettre f)

Le représentant de la **CE** s'est référé au document de séance 1, chiffre 2.3. Les Etats membres de la CE avaient proposé une nouvelle définition du terme « *licence* » qui précisait que cette licence était concédée à une entreprise de transport ferroviaire par un Etat membre (« *Member State* »).

BA a exigé que soit précisé que cette définition englobait non seulement les Etats membres de la CE, mais aussi les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE.

La **Commission de révision** a suivi tacitement la proposition du **Secrétariat** de supprimer le mot « *Member* », et a approuvé pour le reste la définition modifiée.

Le **Président** a constaté qu'ainsi adaptée, la nouvelle définition disait clairement qu'il devait s'agir d'une licence étatique. Elle concernait non seulement les Etats membres qui sont également membres de la CE, mais aussi les autres Etats membres de l'OTIF.

Articles 5 et 5bis

Le **CIT** a attiré l'attention sur le fait que le cercle des personnes ayant le droit de conclure un contrat d'utilisation avait été, d'une part, élargi, à l'article 5 (doc. CR 24/4), aux « candidats autorisés » conformément au droit de la CE, et que, d'autre part, on ne trouvait aucune définition du « candidat autorisé » dans les CUI. Ainsi se posait la question de savoir si le « candidat autorisé » devait remplir les mêmes conditions que le transporteur pour pouvoir utiliser une infrastructure ferroviaire.

Le **Secrétariat** a indiqué qu'il n'était nécessaire ni de fournir une définition complémentaire, ni de préciser les conditions d'utilisation de l'infrastructure, lorsqu'il s'agissait d'un « candidat autorisé ». L'article 5 avait en effet comme seul et unique but d'établir que l'existence d'un contrat d'utilisation est une des conditions nécessaires à l'application des règles de responsabilité des CUI. Le Secrétariat a précisé que les réseaux de transport étaient un exemple typique d'autres personnes juridiques habilitées à conclure un tel contrat.

Le représentant de la **CE** a complété en disant que la législation de l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, fait foi quand il s'agit de savoir si un « candidat autorisé » est en droit de conclure un contrat d'utilisation avec le gestionnaire de l'infrastructure. Cette possibilité supplémentaire devait être maintenue dans les Etats de la CE où elle avait été introduite. Rien n'était imposé par contre aux autres Etats membres de l'OTIF du fait du libellé élargi de l'article 5.

Le **Président** a résumé en disant qu'il n'y avait aucune raison d'introduire une définition supplémentaire. La question de savoir qui était le « candidat autorisé » devait être tranchée selon le droit national de l'Etat dans lequel se situait l'infrastructure.

BA a dit qu'elle craignait que la conception des CUI avec leurs règles de responsabilité ne soit abandonnée du fait de cet élargissement de l'article 5, d'autant plus que, conformément à l'article 5bis, d'autres dispositions du droit de la CE devaient s'appliquer en ce qui concerne les articles 8 et 9. **BA** a déclaré expressément ne pas être d'accord avec les propositions concernant les articles 5 et 5bis, telles qu'elles figurent dans les doc. CR 24/4 et 24/4 Add. 1, mais être en revanche d'accord avec la suggestion du **CIT**, telle qu'elle figure dans le doc. CR 24/4 Add. 2.

Le **Président** a prié le représentant de la CE de justifier plus en détail la position de la Communauté européenne (CE) concernant l'article 5bis.

Le représentant de la **CE** a précisé que, dans un premier temps, les associations internationales travaillant dans le domaine du transport ferroviaire avaient attiré l'attention de la CE sur le fait que le champ d'application de l'article 5bis, tel qu'il figure dans le doc. CR 24/4, était trop large. La CE a donc suggéré de raccourcir le libellé de cette disposition (v. doc. CR 24/4 Add. 1). Cette suggestion avait été effectivement rédigée par la CE, mais aussi discutée dans l'intervalle avec les Etats membres. Il s'agissait donc à présent d'une position coordonnée et d'une proposition des Etats membres de la CE.

Le **CIT** a précisé sa position (doc. CR 24/4 Add. 2) en affirmant que le libellé de l'article 5bis proposé constituait une clause de déconnexion en faveur non seulement du droit communautaire, mais aussi du droit national des Etats membres, et ce également en ce qui concerne la responsabilité. Cela signifiait que les transporteurs ne disposaient pas d'un droit de recours suffisant en cas de dommages causés par l'infrastructure. Le **CIT** a proposé de supprimer

l'article 5bis. Si la Commission de révision s'en tenait toutefois à cet article, un compromis pourrait consister à biffer les mots « en particulier » ainsi que la mention des articles 8 et 9 dans l'énumération des dispositions concernées des CUI et de remplacer cette dernière par un commentaire dans les Remarques explicatives. Une mention précisant que, en complément des règles de responsabilité des CUI, le droit public des Etats membres s'appliquait, devrait suffire.

Le représentant de la **CE** a souligné qu'il était impossible de renoncer aux mots « en particulier » car on ne pouvait jamais être sûr que quelque chose n'ait pas été oublié.

Le **Secrétariat** a rappelé qu'au cours des six séances du Groupe ad hoc CUI, il avait été précisé aux membres de ce groupe qu'en matière d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, le droit communautaire ne faisait aucune différence entre le domaine du droit public et celui du droit privé. Il était par conséquent impossible de se fonder là-dessus.

Le **SG** a demandé que l'on justifie sur le plan juridique la potentielle contradiction entre, d'une part, les articles 8 et 9 des CUI, et d'autre part, le droit communautaire. Il a posé la question des conséquences juridiques de l'une et de l'autre version non seulement au représentant de la CE, mais aussi au CIT.

Le **CIT** a attiré l'attention sur la situation juridique délicate des transporteurs qui seraient également responsables de l'infrastructure envers leurs clients et ne disposeraient pas (par suite des déclarations faites par de nombreux Etats membres de la CE conformément à l'article 42 de la COTIF) d'un droit de recours uniforme. Le CIT craignait que l'article 5bis n'ait des répercussions sur le régime de responsabilité des CUI visé à l'article 8 et 9. Il a ajouté qu'il avait recherché en vain des règles de responsabilité comparables dans le droit de la CE. L'introduction de nouvelles règles de responsabilité uniquement pour la CE constituerait un frein à la libéralisation du trafic ferroviaire et une entrave au trafic ferroviaire entre les Etats membres de la CE et le reste des Etats membres de l'OTIF. Il était impossible pour un transporteur de s'engager dans un transport international sans en connaître les règles de responsabilité afférentes.

Le **Secrétariat** a demandé s'il ne fallait pas rechercher le moyen de parvenir à un compromis dans les documents élaborés au début des travaux du Groupe ad hoc. Selon ces documents, le problème résidait plus dans la liberté contractuelle conférée aux Etats parties dans les articles 8, § 4 et 9, § 4 que dans les règles de responsabilité contraignantes. Si l'article 5bis était limité aux articles 8, § 4 et 9, § 4, ceci n'affecterait pas les règles de responsabilité contraignantes. Le Secrétariat a également attiré l'attention sur les Remarques explicatives relatives aux articles 8 et 9.

En réponse à une question du **SG, FR** a confirmé que, pour le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, seule la responsabilité selon le droit national existait actuellement.

CER a dit qu'elle tenait à ce que les articles 8 et 9 des CUI contiennent une réglementation harmonisée de la responsabilité. Elle a posé la question du rapport qui existait entre cette réglementation et le système d'amélioration des performances prescrit dans le droit communautaire (directive 2001/14/CE).

Le représentant de la **CE** a admis qu'il y avait dans l'article 5bis de nombreux éléments qui n'avaient rien à voir avec la responsabilité. Cela signifiait que les craintes exprimées à propos des répercussions sur le régime de responsabilité uniforme étaient infondées.

Le **Président** a proposé à la CE de vérifier si la Communauté ou les Etats membres étaient compétents dans le domaine de la responsabilité. Si les Etats membres étaient compétents, il devrait être possible de supprimer les articles 8 et 9 dans l'énumération.

HU a attiré l'attention sur le fait que le droit de la CE régissait dans tous les cas de nombreux droits et obligations des transporteurs et des gestionnaires.

Le **Président** a suspendu les délibérations concernant ce point de l'ordre du jour.

Au début des délibérations, le lendemain, le document de séance 4 a été soumis à la Commission de révision avec une nouvelle proposition des Etats membres de la **CE**.

Le représentant de la **CE** a attiré l'attention sur les nouveaux éléments de cette proposition. Le nouveau libellé proposé pour l'article 5bis précise d'une part que les obligations des parties au contrat d'utilisation (et non pas, par exemple, des Etats parties à la Convention) sont concernées. D'autre part, le nouveau libellé prend en compte les besoins des Etats membres qui appliquent le droit de la CE par suite d'accords particuliers avec la CE. En complément de cette version plus précise par rapport au libellé figurant dans le doc. CR 24/4 Add. 1, la proposition contient une précision, qui doit être incorporée dans les Remarques explicatives, selon laquelle cette disposition n'a pas pour but d'empêcher l'application pleine et entière des articles 5, 6, 7, 8, 9 et 22, dans la mesure où il n'existe aucune réglementation de la CE concernant l'objet concerné. Le but est au contraire de préserver l'intégrité du droit communautaire.

NO et **FL** ont déclaré être satisfaites de cette nouvelle proposition.

RS s'est déclarée, au nom de **MK**, en faveur de la version initiale de l'article 5bis telle qu'elle figure dans le doc. CR 24/4, laquelle mentionne (indépendamment de la qualité de membre de la CE) les lois et prescriptions de l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure.

Le **CIT** a déclaré qu'il n'était pas logique de renvoyer, dans la définition de la licence à l'article 3, lettre f), au droit national d'un Etat quelconque et, à l'article 5bis, uniquement au droit communautaire. En outre, le CIT a suggéré de clarifier, dans les Remarques explicatives, le rapport existant entre les systèmes d'amélioration des performances (art. 11 de la directive 2001/14/CE) et les règles de responsabilité des CUI. Le CIT a précisé sa dernière suggestion dans le doc. de séance 5.

Le représentant de la **CE** a précisé les raisons pour lesquelles, il ne convenait pas, à l'article 5bis, de renvoyer de façon générale au droit national : il n'avait pas été envisagé de remplacer un régime de responsabilité uniforme au plan international par différents droits nationaux.

Selon le **CIT**, un renvoi au droit national serait correct si les articles 8 et 9 étaient supprimés dans l'énumération.

BA et **RS**, au nom de **MK**, ont soutenu cette suggestion du CIT. En réponse à une question du représentant de la CE, ils ont précisé qu'ils tenaient à ce que, pour des domaines juridiques identiques tels que par exemple la licence ou le certificat de sécurité, le droit national fasse foi, également dans les Etats membres de l'OTIF qui n'étaient pas membres de la CE, et ne soit pas affecté par les dispositions énumérées dans les CUI.

Le représentant de la **CE** a tout d'abord rappelé que le travail de révision avait pour but de parvenir à des solutions qui permettraient aux Etats membres de la CE de retirer les déclarations qu'ils avaient faites en vertu de l'article 42 de la COTIF. Il a par ailleurs déclaré comprendre parfaitement qu'on puisse exiger une égalité de traitement entre les deux groupes d'Etats, ceux qui sont également membres de la CE et ceux qui ne le sont pas. Il a esquissé les grandes lignes d'une nouvelle solution : l'article 5bis pourrait être scindé en deux dispositions : dans l'une de ces dispositions (hors articles 8 et 9) (réservée aux Etats membres en dehors de la CE), il serait renvoyé à un droit national quelconque. Dans l'autre (comprenant les articles 8 et 9), il serait renvoyé au droit de la CE.

Après une courte pause, la proposition alternative des Etats membres de la CE a été présentée en tant que doc. de séance 6 (option B).

Le **Président** a constaté qu'il y avait dans la nouvelle présentation trois paragraphes, le premier et le troisième se rapportant à l'ensemble des Etats membres et le deuxième ne concernant que les Etats membres de la CE. Il y avait deux énumérations des dispositions des CUI concernées ; la liste des objets auxquels s'appliquaient d'autres dispositions (droit national/droit de la CE) restait pour sa part inchangée, c'est-à-dire uniforme pour les deux groupes d'Etats.

Au cours d'une discussion à laquelle ont pris part **RS/MK**, le représentant de la **CE**, le **SG**, le **Secrétariat**, **DE** et **FR**, il a été constaté que, dans le paragraphe 2, le champ d'application local n'avait pas été défini et que les Etats membres qui appliquent le droit de la CE par suite d'accords particuliers conclus avec celle-ci, n'étaient pas pris en compte.

Pour y remédier, les Etats membres de la **CE** ont soumis par la suite une variante de leur proposition, adaptée en conséquence, en la forme du doc. de séance 7 (option B bis).

Le **Président** a constaté que cette version prenait en compte les intérêts de tous.

Le **CIT** s'est dit satisfait, sur le principe, de cette solution de compromis, mais a déclaré qu'il souhaitait comme par le passé qu'une nette distinction soit opérée entre la responsabilité selon les CUI et le système d'amélioration des performances selon le droit communautaire, du moins dans les Remarques explicatives. Il a formulé une nouvelle suggestion correspondante en la forme du doc. de séance 8.

Le **CER** a appuyé cette suggestion. Les deux associations craignaient en effet une mauvaise interprétation des articles 8 et 9 si le rapport entre ces dispositions et le système d'amélioration des performances n'était pas clarifié. Selon le CER, il convenait d'indiquer dans les Remarques explicatives que le système d'amélioration des performances ne remplaçait pas la responsabilité au sens des articles 8 et 9 ou que le système d'amélioration des performances devait être appliqué en sus des règles de responsabilité.

Le représentant de la **CE** s'est dit contre tout ajout à cette question dès lors qu'une solution de compromis avait été trouvée à propos de l'article 5bis. Dans le cas contraire, les Etats membres de l'UE devraient à nouveau se coordonner. Il a renvoyé par ailleurs à la proposition faite par la CE concernant les Remarques explicatives, laquelle figure dans le Document de séance 4 et dont il découle que les craintes des associations sont infondées.

Le **Président** a constaté qu'aucun Etat membre n'avait repris la suggestion du CIT.

La **CE** a soumis un peu plus tard une version peaufinée de sa proposition concernant l'article 5bis en la forme d'un nouveau doc. de séance 9 (option B ter). **DE** a précisé qu'il ne s'agissait pas tant de modifier le contenu que de mieux exprimer la volonté à l'origine de cette proposition.

NO et **FL** ont mis en doute le fait que le nouveau libellé du paragraphe 2 puisse mieux exprimer ce sur quoi les parties s'étaient mises d'accord. Cela pouvait donner la fausse impression que le droit communautaire était directement applicable dans les Etats de l'EEE, ce qui n'était absolument pas le cas.

Au cours d'une discussion, les représentants de la **CE**, le **Secrétariat**, **NO**, **FL** et **DE** se sont mis d'accord sur des adaptations supplémentaires nécessaires du texte du document de séance 9. Le **Président** a lu à haute voix le texte du deuxième paragraphe de l'article 5 bis, tel qu'il est résulté de cette discussion :

« The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract on the use of infrastructure have to meet in an EC Member State or in a State where the Community legislation applies as a result of international agreements with the European Community. »

Article 6

Le **Président** a constaté que la proposition remise à la Commission de révision concerne une modification rédactionnelle, uniquement dans la version anglaise, et que rien ne s'y oppose.

Article 7

Le **Secrétariat** a précisé les raisons pour lesquelles une suppression du § 1 était proposée. La durée du contrat faisait partie des détails du contrat d'utilisation. Une disposition précisant qu'un contrat pouvait être conclu pour une période déterminée ou indéterminée, était superflue puisqu'il n'y avait de toute façon aucune autre alternative.

Le **Président** a constaté que rien ne s'opposait à cette suppression.

Remarques explicatives concernant l'article 1^{er}

Le représentant de la **CE** a proposé de supprimer les deux dernières phrases dans les Remarques explicatives concernant l'article 1^{er}, premier chiffre, lettre b). Il était évident que des transports entre deux Etats membres de la CE étaient des transports internationaux au sens des RU CIV et CIM.

Le **Secrétariat** a ajouté que non seulement ces deux dernières phrases, mais aussi l'ensemble du texte de la lettre b) pouvait être supprimé. Il n'était pas nécessaire en effet d'expliquer le terme « transports internationaux ». A la place, un renvoi aux explications détaillées existantes concernant les articles 1 CIV et 1 CIM serait approprié d'autant plus que l'article 1^{er} des CUI traitait des transports ferroviaires internationaux au sens des RU CIV et des RU CIM.

D'autres propositions de la CE, qui ont été présentées par le représentant de la CE en s'appuyant sur le doc. de séance 1, se référaient au deuxième chiffre des Remarques explicatives concernant l'article 1^{er} (dernière phrase).

Le **Secrétariat** a été d'accord pour dire que les retours à vide (« *empty returns* ») étaient un exemple supplémentaire significatif d'une action consécutive à l'exécution du contrat de transport et que, à ce titre, ils étaient également inclus dans le champ d'application du contrat d'utilisation (« *are included in the scope of the contract of use* »).

En outre, le **Secrétariat** a réagi aux doutes exprimés par les Etats membres de la CE dans le document de séance 1 quant au fait de savoir si des formulations telles que « le groupe est tombé d'accord » ou « au sein du groupe, les avis divergeaient » pouvaient apparaître dans un texte qui doit être considéré comme un « moyen complémentaire d'interprétation » au sens de l'article 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969. De telles formulations avaient pour seul et unique but de présenter de façon correcte la genèse et les discussions du Groupe ad hoc. Le **Secrétariat** était d'accord avec la CE pour dire que la genèse du Groupe ad hoc, dans sa version définitive, ne devait être présentée que dans les « Remarques générales ». De telles formulations pouvaient être évitées dans les explications concernant les différentes dispositions.

NO a proposé d'ajouter une mention complémentaire dans les « Remarques générales » (nouveau point 6), aux termes de laquelle, chaque fois que les explications se rapportent aux Etats membres de la CE, ceci vaut également *par analogie* pour les Etats qui appliquent le droit de la CE par suite d'accords particuliers conclus avec celle-ci.

Le **Président** a résumé en disant qu'un mandat correspondant concernant la version définitive des Remarques explicatives qui devait être présentée à l'Assemblée générale devait être confié au **Secrétariat**.

FR s'est dit d'accord à la fois avec les modifications des CUI et avec les Remarques explicatives. Il a cependant fait remarquer que la version française devait être améliorée sur le plan rédactionnel et a en l'occurrence proposé son aide. Si un groupe de rédaction était constitué, **FR** y participerait volontiers.

Le **Président** a précisé en accord avec le **Secrétariat** que tous les Etats membres intéressés étaient libres de participer aux travaux de rédaction.

Le représentant de la **CE** a annoncé qu'il avait d'autres propositions rédactionnelles mineures, mais que celles-ci devaient plus être traitées au sein d'un groupe de rédaction que dans le cadre de la Commission de révision car la Commission n'aurait pas suffisamment de temps pour le faire.

Le **Secrétariat** s'est déclaré prêt à incorporer les propositions d'amélioration rédactionnelles annoncées. Il a informé qu'il serait impossible, pour diverses raisons, d'effectuer ces travaux de rédaction parallèlement à la session de la Commission de révision et de les achever avant la fin de cette session.

Conscient que le quorum requis pour le vote n'était pas encore atteint, le **Président** a procédé à un premier vote concernant l'Appendice E en déclarant que l'Etat membre absent à ce moment-là voterait a posteriori.

Sept membres de la Commission de révision se sont prononcés en faveur des modifications de l'Appendice E, telles qu'elles découlaient des délibérations. Un membre s'est abstenu.

ES ayant émis des réserves à propos de cette procédure, il a été de nouveau procédé au vote après l'arrivée du membre temporairement absent.

La **Commission de révision** a décrété la révision partielle de l'Appendice E, y compris les adaptations correspondantes des Remarques explicatives :

8 voix pour, aucune voix contre, une abstention.

7. Révision partielle de l'Appendice F (APTU) à la Convention

- Doc. CR 24/5 du 28.05.2009
- Doc. de séance 1 du 22.06.2009

La **présidence** a été transférée à **M. Bacher (CH)**, qui avait été élu le premier jour de la session (23.06.2009) pour présider la Commission de révision à compter du point 7 jusqu'à la fin de la session.

Le **Président** a rappelé aux participants que les amendements aux Appendices APTU et ATMF, dont le but était d'assurer une compatibilité entre le droit communautaire et le droit de l'OTIF, avaient été déjà discutés lors de la 3^{ème} session de la Commission d'experts techniques (Berne, 11/12.02.2009), et que leur adoption par la Commission de révision avait été recommandée.

Concernant les versions linguistiques, le **Président** a précisé que le texte le plus développé et prêt à être adopté était le texte anglais. Les versions française et allemande n'avaient pas encore été traduites. Le Président a suggéré d'effectuer la révision finale de la version anglaise dans le but d'améliorer le texte et de l'adopter. Les versions française et allemande seraient adoptées par voie de procédure écrite. La Commission de révision a adopté la suggestion du Président.

Le **Secrétariat** a expliqué que les difficultés de traduction étaient temporaires et a prié les Etats membres francophones et germanophones d'être patients, l'arrivée d'une nouvelle traductrice pour le français et l'allemand étant prévue au sein du Secrétariat de l'OTIF pour le 1^{er} juillet 2009.

Article 4

Le représentant de la **CE** a expliqué que les articles 5 et 6 présentaient les procédures de validation de normes techniques et d'adoption de Prescriptions techniques uniformes (PTU), et que l'article 4 précisait les organismes chargés de l'élaboration de propositions de normes et de PTU. Le libellé de l'article 4 pouvait être mal interprété et jugé incompatible avec l'article 20, § 3 de la Convention, lequel prévoit que la Commission d'experts techniques (CTE) ne peut en aucun cas modifier une PTU. Ceci avait été écrit en 1999 dans l'hypothèse que les PTU seraient élaborées par un organisme international et que, au cas où une modification serait requise, celle-ci serait élaborée par son auteur, et non par la CTE. Afin de rester compatible avec la Convention, il a été suggéré d'ajouter à la fin de l'article 4, § 2 : « *on the basis of proposals made in accordance with Article 6* ».

Le **Secrétariat** a précisé que le conflit avec la Convention se situait au niveau de l'article 6, § 1, et a proposé de supprimer dans cet article les mots « *or a provision amending*

it ». Si un amendement était nécessaire, la CTE devrait adopter la PTU amendée dans son intégralité. La proposition de la CE concernant l'article 4, § 2 empêcherait le Secrétariat de prendre l'initiative de rédiger des textes de PTU, ce qu'il pourrait juger approprié compte tenu de son expertise et de son savoir. Le Secrétariat devrait alors attendre une proposition, ou plutôt une demande d'un Etat partie, de la CE ou d'une association internationale. Le Secrétariat a souligné que les projets de PTU adoptés lors de la 3^{ème} session de la CTE, en février 2009, avaient tous été produits par le Secrétariat de sa propre initiative. Le représentant de la CE ne considérerait pas qu'il y ait un quelconque conflit avec la Convention et a maintenu sa proposition.

DE a fait remarquer que cette question n'avait pas été discutée au sein du Groupe de travail « Schweinsberg », mais que cette proposition d'ajouter le texte proposé à la fin de l'article 4, § 2 était la proposition faite par les Etats membres (EM) de la CE.

Le **Président** a décidé de mettre au vote ces deux propositions.

Résultat du vote concernant la proposition de la CE relative à l'article 4, § 2 : aucune voix pour. La proposition a été par conséquent rejetée.

Résultat du vote concernant la proposition de l'OTIF relative à l'article 6, § 1 : 8 voix pour, aucune voix contre, 1 abstention. La proposition a été par conséquent adoptée.

Le représentant de la CE a demandé que la séance soit suspendue afin d'avoir une discussion avec **les EM de l'OTIF membres de la CE** puisque les EM de la CE n'avaient pas voté en conformité avec la position de la CE exposée dans le doc. de séance 1 du 22.06.2009.

A la suite de cette discussion, le représentant de la CE a remercié le Président d'avoir bien voulu suspendre la séance et a demandé de rouvrir les discussions sur ces deux propositions.

Résultat du vote concernant la réouverture des discussions : 19 voix pour, 2 voix contre, 1 abstention.

Le **Secrétariat** a suggéré de remplacer le mot « *proposals* » par « *applications* » dans la proposition de la CE relative à l'article 4, § 2. Il ne considérerait pas qu'il y ait un quelconque conflit avec le droit de la CE dans une proposition amendée en conséquence. La proposition de l'OTIF relative à l'article 6, § 1 a été retirée. Le **Secrétariat** a également suggéré de clarifier la procédure dans le Rapport explicatif, en particulier pour ceux des EM qui ne participaient pas à cette session.

Résultat du vote concernant la proposition amendée de la CE relative à l'article 4, § 2 : 4 voix pour, 2 voix contre et 3 abstentions.

La proposition de la CE relative à l'article 5, § 4 (remplacer « *have been* » par « *be* ») a été tacitement adoptée.

Article 8

Afin de clarifier l'impact d'une PTU nouvellement adoptée sur des sous-systèmes existants, le représentant de la CE a proposé d'ajouter un nouveau paragraphe 2a libellé comme suit à l'article 8 : « *UTPs shall apply to new subsystems. UTPs also apply to existing subsystems* »

when they are renewed or upgraded and in accordance with the migration strategy referred to in paragraph 4(f) of this Article. »

En réponse à la question du **Secrétariat** qui voulait savoir si cette proposition était fondée sur un texte particulier du droit communautaire, **DE** a expliqué que ceci reflétait les principes de mise en œuvre de base de l'article 5, § 2 de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité.

Le **Président** a fait remarquer que lorsque l'on construisait ou réaménageait un nouveau système, il était logique de lui appliquer des dispositions futures afin de parvenir à un système ferroviaire harmonisé ; il a demandé par contre si la conformité avec les STI serait également nécessaire lorsqu'un véhicule serait renouvelé. **DE** a répondu qu'en cas de renouvellement, les EM auraient à décider si les STI devaient être appliquées ou non.

Le représentant de la **CE** a ajouté que le libellé exact du texte précisant si les EM de l'OTIF devaient demander ou non une nouvelle admission à l'exploitation en cas de renouvellement ou de réaménagement figurait à l'article 10, § 11 (libellé repris de l'article 20 de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité).

Le **Secrétariat** a suggéré d'expliquer ces principes dans le Rapport explicatif.

RS a fait remarquer que la définition de « *renewal* » dans les ATMF (ne modifiant pas les performances générales du sous-système) ne lui indiquait pas clairement que l'application des PTU était obligatoire.

Le représentant de la **CE** a expliqué, notamment à l'attention des EM de l'OTIF non membres de la CE qui n'avaient pas participé aux travaux du Groupe « Schweinsberg » et qui pourraient ne pas connaître tous les détails de tous les articles des réglementations communautaires, que toutes les dispositions des directives étaient toujours discutées avec les EM dans le cadre du Conseil et du Parlement européen, et que le consensus des EM était généralement pris en compte. L'intention de la proposition relative à l'article 4 était de protéger les droits des EM (non de les restreindre), l'article 6 permettant à un EM de faire une proposition. La situation à l'article 8 était identique. Conformément à l'article 10, § 11 des ATMF, chaque EM avait le droit, en cas de renouvellement au cours duquel des composants critiques pour la sécurité pourraient être remplacés par d'autres, sans pour autant que les performances générales du système soient modifiées, de décider, en tenant compte des critères indiqués dans les PTU, s'il était opportun d'appliquer les PTU ou de ne pas les appliquer.

Résultat du vote concernant la proposition de la CE d'insérer un nouveau paragraphe 2a à l'article 8 : 8 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

La suppression des crochets (non du texte) à l'article 8, § 4, lettre d) a été tacitement adoptée.

Article 9

L'article 9 ne pouvant être amendé que par l'Assemblée générale, le représentant de la **CE** a proposé d'ajouter des informations supplémentaires dans le Rapport explicatif concernant l'application de normes techniques validées rendues obligatoires par des PTU.

Le **Président** a précisé qu'une discussion sur les amendements au Rapport explicatif prendrait beaucoup de temps et suggéré que M. Kafka (Secrétariat) et probablement d'autres personnes, finalisent le Rapport explicatif concernant l'article 9. Cette suggestion n'a soulevé aucune objection.

Le représentant de la **CE** a salué la suggestion du Président. Le Secrétariat était chargé de la version finale du Rapport explicatif, qui serait ensuite soumise à l'approbation finale de l'Assemblée générale. La question de la participation à ces travaux n'avait pas été discutée avec les EM de la CE, mais la Commission européenne a déclaré qu'elle était disposée à contribuer à ces travaux.

Résultat du vote concernant la proposition de mandater Messieurs Kafka (Secrétariat) et Grillo (Commission européenne) pour finaliser le Rapport explicatif concernant l'article 9 des APTU : 21 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

Articles 10 et 11

Les articles 10 et 11 ne pouvant être amendés que par l'Assemblée générale, le représentant de la **CE** a proposé de clarifier, dans le Rapport explicatif, la procédure d'abrogation de l'Unité Technique, lorsque toutes les PTU concernées seraient en vigueur, ainsi que la question des normes techniques validées.

Le **Président** a suggéré de mandater également Messieurs Kafka (Secrétariat) et Grillo (CE) pour inclure les informations relatives aux articles 10 et 11 dans le Rapport explicatif.

DE et **CH** ont demandé à être impliquées dans le travail de rédaction étant donné que l'abrogation de l'Unité Technique affectait les droits nationaux allemand et suisse. **FR** a nommé M. Godet du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer.

Résultat du vote concernant le mandat confié à Messieurs Kafka (Secrétariat), Grillo (Commission européenne), Schweinsberg (DE), Hepp (CH) et Godet (FR) de finaliser le Rapport explicatif concernant les articles 10 et 11 des APTU : 21 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention.

RS a demandé à ce qu'une correction soit apportée à l'article 11, § 2, lettres a) et b) qui qualifiait les RIV et RIC de « *Regulations* ». Le nom correct des RIC et RIV était un « *agreement* » entre sociétés de chemins de fer.

Le **Président** a proposé, étant donné que cet article ne pouvait pas être amendé par la Commission de révision, que le Secrétariat traite la demande de RS. Il n'y a pas eu d'opposition.

Article 13

L'emploi incorrect du singulier du mot « *organisation* » aux §§ 1 et 4 a été corrigé (« *organisations* »). Cette correction a été tacitement adoptée.

De même, la proposition de la CE de remplacer « *Annex 1* » par « *Annex* » au § 2 a été tacitement adoptée, puisqu'il n'y a qu'une Annexe aux APTU.

La proposition du **Secrétariat** d'utiliser le pluriel au § 4 pour les Etats parties et d'ajouter le mot « *Experts* » après « *Committee of Technical* » a été tacitement adoptée.

Annexe

Dans l'Annexe à l'Appendice APTU, le représentant de la CE a proposé de remplacer la liste des paramètres utilisée pour délivrer un agrément à des véhicules existants, laquelle était par nature incompatible avec les futures PTU, par la liste élaborée à l'origine par le Groupe de travail de l'ERA sur la base de la nouvelle directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité. Lors de la discussion sur la reformulation de la directive au niveau du Conseil, les EM avaient fait remarquer que plusieurs EM de la CE n'avaient pas examiné la liste. A titre de compromis, la directive 2008/57/CE reformulée prévoyait que cette liste serait actualisée dans le délai d'un an à compter de l'adoption de la directive. Le Groupe de travail de l'ERA avait récemment proposé une nouvelle version de cette liste, qui avait été accueillie favorablement par le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC), pendant de la CTE de l'OTIF au niveau communautaire. Cette liste ne deviendrait officielle au sein de la CE que fin 2009. Néanmoins, le représentant de la CE a proposé de l'utiliser. Cela éviterait d'avoir à convoquer la Commission de révision une fois de plus, étant donné que cette liste serait adoptée officiellement au sein de la CE d'ici à la fin 2009.

Le **Président** a trouvé cette liste plus élaborée. Elle devrait être utilisée en tant que check-list pour l'acceptation croisée et la reconnaissance mutuelle en trafic international ferroviaire.

Le **Secrétariat** a exprimé sa satisfaction relativement à la proposition de la CE d'adopter cette « *future* » liste. Ceci permettrait d'économiser le travail et les coûts liés à la convocation de la Commission de révision.

Le **Président** a proposé de mettre au vote le remplacement de la liste des paramètres par la liste proposée par la CE et de mandater Messieurs Kafka (Secrétariat) et Grillo (Commission européenne) pour expliquer, dans le Rapport explicatif, les raisons pour lesquelles cette liste avait été remplacée.

Résultat du vote : 8 voix pour, aucune voix contre, 1 abstention.

Rapport explicatif

NO a demandé un nouveau point 17 précisant les obligations des EM de l'EEE envers la CE du fait de l'accord EEE. Son libellé pourrait être identique à celui utilisé dans l'Appendice CUI (point 6 du Rapport explicatif).

Le représentant de la **CE** a rappelé la proposition de la CE relative à l'article 12 qui visait à éviter que les EM de la CE aient à notifier les mêmes règles deux fois (une première fois à la Commission européenne et, une deuxième fois, au Secrétaire général de l'OTIF).

Le **Secrétariat** était d'accord avec cette proposition et a suggéré que le Secrétaire général soit simplement informé par la publication par la CE de ces règles.

Le **Président** a proposé de mettre au vote le mandat confié à Messieurs Kafka (Secrétariat) et Grillo (Commission européenne) ainsi qu'à Madame Classon (NO) de finaliser le Rapport explicatif en incluant un nouveau point 17 concernant les obligations des Etats parties à l'EEE.

Résultat du vote : 20 voix pour, aucune voix contre, 2 abstentions.

Résultat du vote concernant l'Appendice APTU, avec les amendements ci-dessus, adoptés individuellement : 7 voix pour, aucune voix contre, 2 abstentions.

Conclusion :

- 1) l'Appendice APTU (doc. CR 24/5 du 28.05.2009) avec les amendements adoptés au cours de cette session a été adopté.
- 2) Messieurs Kafka (**Secrétariat**) et Grillo (**Commission européenne**) ont été mandatés pour finaliser le Rapport explicatif concernant l'article 9, § 1.
- 3) Messieurs Kafka (**Secrétariat**), Grillo (**Commission européenne**), Schweinsberg (**DE**), Hepp (**CH**) et Godet (**FR**) ont été mandatés pour finaliser le Rapport explicatif concernant les articles 10 et 11 (Abrogation de l'Unité Technique).
- 4) Messieurs Kafka (**Secrétariat**) et Grillo (**Commission européenne**) ainsi que Madame Classon (**NO**) ont été mandatés pour finaliser le Rapport explicatif concernant la proposition de la CE, à présent adoptée, et un nouveau point 17 concernant les obligations des pays de l'EEE.

8. Révision partielle de l'Appendice G (ATMF) à la Convention

- Doc. CR 24/6 du 28.05.2009
- Doc. de séance 1 du 22.06.2009
- Doc. de séance 3 du 23.06.2009
- Doc. de séance 10 du 25.06.2009

Le représentant de la **CE** a proposé d'utiliser généralement des abréviations dans le texte, par exemple « *PTU* » pour Prescriptions techniques uniformes.

Le **Secrétariat** a expliqué qu'il n'était pas dans les usages d'utiliser un trop grand nombre d'abréviations dans la Convention ou ses Appendices.

Article 2

Le représentant de la **CE** a attiré l'attention sur le fait qu'il existait des différences entre les définitions utilisées dans les divers Appendices (par exemple : gestionnaire d'infrastructure, organisation régionale, détenteur, etc.).

Ceci a été confirmé par le **Secrétariat** qui a proposé d'ajouter la phrase suivante au début de l'article 2 : « *For the purposes of this Appendix and its (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and its Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply :* ».

Le représentant de la **CE** a proposé de renvoyer, à l'article 2, eea) (définition des STI), aux directives 96/48/CE et 2001/16/CE, puisque certaines STI adoptées en vertu de ces directives resteraient en vigueur, même après l'abrogation de ces directives (après le 19 juillet 2010).

RS a demandé qu'on lui explique et qu'on lui donne des exemples spécifiques de ce qu'on entendait exactement par la définition de « *other railway material* ».

Le **Secrétariat** traitera cette demande dans le Rapport explicatif au travers de quelques exemples.

Article 3a

Le représentant de la **CE** a proposé de supprimer les mots « *for international traffic* » au § 1 puisque cette distinction n'était pas opérée dans la partie concernée de la directive 2008/57/CE, et de remplacer « *shall be* » par « *are* » au § 3.

Résultat du vote concernant les propositions susmentionnées : 8 voix pour, aucune voix contre, 1 abstention.

NO a proposé d'ajouter, à l'article 3a, § 2, 1^{ère} sous-section et à l'article 5, § 5, un libellé indiquant que les EM de l'EEE sont tenus de respecter le droit communautaire.

CH a demandé que soient ajoutées les obligations d'appliquer le droit communautaire par suite d'accords bilatéraux.

Le **Secrétariat** a proposé par exemple le libellé : « *MS which apply EC legislation as a result of international agreements.* »

Il a été conclu que le **Secrétariat** effectuerait les corrections à l'aide de la liste d'Articles soumise par **NO** et **CH**. Ces corrections étaient considérées comme étant de nature rédactionnelle et seraient effectuées sans mise au vote.

HU a demandé à la Commission européenne de clarifier l'instrument juridique utilisé pour la reconnaissance mutuelle de l'autorisation de mise en service d'un véhicule eu égard à l'article 21 de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité. La question était de savoir

si un wagon ou un moyen de transport conforme aux STI/PTU approuvées dans un EM de l'OTIF non membre de la CE nécessiterait un agrément complémentaire à son entrée sur le territoire d'un EM de l'OTIF membre de la CE.

Le représentant de la **CE** a admis que le libellé de l'article 21 de la directive pouvait induire en erreur, puisqu'il exigeait que l'autorisation soit délivrée au moins une fois dans un EM de la CE. L'article 3a, §§ 1 et 2 des ATMF garantissait la reconnaissance mutuelle des agréments. Cela signifiait qu'un véhicule agréé dans un EM de l'OTIF non membre de la CE, qui remplissait les conditions a) à d), ne nécessiterait aucun agrément dans la Communauté européenne. De la consultation du Service juridique de la Commission européenne il ressortait que, du fait de l'adhésion prochaine de la Communauté européenne à l'OTIF, celle-ci appliquerait le droit de la COTIF et que celui-ci primerait sur le droit communautaire dans les relations avec des pays tiers.

Le **Président** a attiré l'attention des participants à la session sur la proposition de la CE relative à l'article 3a qui figurait dans le doc. CR 24/doc. de séance 3 du 23.06.2009.

Le représentant de la **CE** a demandé d'ajourner la discussion sur cette proposition et a proposé de discuter et de prendre une décision à son sujet conjointement aux propositions concernant l'article 15.

Article 6

Le représentant de la **CE** a explicité le commentaire de la CE (provenant du Service juridique de la Commission européenne) concernant l'article 6, § 1, lequel demandait un ajout dans le Rapport explicatif disant que, lorsqu'il utilisait l'infrastructure des Etats membres de la Communauté européenne, un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire devait non seulement posséder une « *Admission to operation* » de la COTIF, mais qu'il y avait aussi d'autres réglementations à respecter (principalement : licence, certificat de sécurité, contrat d'attribution de sillons, etc.).

RS a noté que les autres conditions telles que la licence et le certificat de sécurité ne rentraient pas dans le champ d'application des ATMF. Cette question était régie par l'article 5bis des CUI.

Le **Secrétariat** a appuyé le commentaire de RS et proposé, par conséquent, de renvoyer à l'Appendice CUI dans le Rapport explicatif. Cette remarque pourrait être générale (ne pas concerner uniquement l'infrastructure des EM de la CE ou de l'EEE) et pourrait renvoyer au Rapport explicatif concernant les CUI.

En réponse aux observations de RS, le représentant de la **CE** a souligné la nécessité d'explicité la question des certificats pour circuler sur le territoire des EM de la CE. De nombreux acteurs avaient demandé une clarification pour avoir une certitude au plan juridique. Il était évident que toutes les directives étaient applicables sur le territoire des EM de la CE, mais, dans le cas présent, différents termes étaient utilisés au sein de la CE et au sein de l'OTIF pour le même document, par exemple « *Admission to Operation* » (réglementation de la COTIF) et « *authorisation of placing into service* » (réglementation de la CE). Le nom du « *Certificate to Operation* » paraissait indiquer que l'exploitant pouvait utiliser le véhicule, mais il y avait d'autres conditions que l'exploitant devait respecter en vertu du droit de la CE.

Le **Président** a proposé de mandater Messieurs Kafka (Secrétariat), Grillo (Commission européenne) et Popovic (RS) pour finaliser le Rapport explicatif concernant l'article 6, § 1.

Résultat du vote : 20 voix pour, aucune voix contre, 2 abstentions.

Les propositions de la CE concernant l'article 6, § 2 (déplacer le mot « *only* » pour le mettre après le mot « *operate* », renuméroter les sous-paragraphes du second point de l'article 6, § 3 et renuméroter les sous-paragraphes de l'article 6, § 4) ont été tacitement adoptées.

Le représentant de la **CE** a expliqué que l'article 6, § 4 traitait de véhicules spécifiques qui n'étaient pas en conformité avec l'ensemble des PTU. Ceci excluait la reconnaissance automatique de l'agrément entre EM de l'OTIF. La proposition qui avait pour but d'apporter plus de clarté consistait à remplacer « *The competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the Uniform Technical Prescriptions. However the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules* », à l'article 6, § 4, par le libellé suivant : « *For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the Uniform Technical Prescriptions. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.* »

Résultat du vote : 7 voix pour, aucune contre, 2 abstentions.

Article 10

Dans les deux derniers sous-paragraphes de l'article 10, § 11, le représentant de la **CE** a proposé de remplacer « *Committee of Technical Experts* » par « *Secretary General* » puisque le Secrétaire général devrait être avisé, et non la Commission d'experts techniques.

Résultat du vote : 7 voix pour, aucune contre, 2 abstentions.

Article 15

Le représentant de la **CE** a attiré l'attention de la Commission de révision sur le fait que des propositions concernant l'article 15 avaient été faites dans deux documents différents (doc. de séance 1 du 22.06.2009 et doc. de séance 3 du 23.06.2009). Il s'est excusé auprès des EM de l'OTIF non membres de la CE pour la diffusion très tardive de ces documents. Cela était dû au fait que la question de l'article 15 avait été discutée au sein du Groupe « Schweinsberg », et, un peu plus tard, au sein du Conseil des ministres et du Parlement européen, au moment où la directive 2008/110/CE concernant la sécurité était élaborée. La directive 2008/110/CE concernant la sécurité était en vigueur depuis le 16 décembre 2008, ce qui avait donné lieu aux présentes propositions d'amendement de la CE concernant l'article 15. Un simple amendement additionnel à l'article 3a était proposé (doc. de séance 3 du 23.06.2009), lequel prenait en compte un accord général selon lequel l'Entité chargée de la maintenance (ECM) devrait être certifiée. Le but était de garantir la reconnaissance mutuelle, entre les EM de la CE et les EM de l'OTIF non membres de la CE, des certificats délivrés aux ECM, à condition que les deux systèmes de certification des ECM (CE et OTIF) soient équivalents. Les critères de reconnaissance mutuelle seraient disponibles dans la CE dans deux ans environ (fin 2010) à la suite des travaux de l'ERA. A la date de mai 2009, dix EM de la CE avaient signé le Protocole d'accord établissant les principes de base d'un système commun de certification des

ECM pour les wagons de marchandises, et certains EM de l'OTIF non membres de la CE avaient également manifesté leur intérêt à le signer.

Le système de certification de la CE devrait être créé sur la base du modèle défini dans la directive 2004/49/CE concernant la sécurité, et dans l'aire couverte par l'OTIF, par adoption par la CTE. Il était proposé de décrire la procédure d'adoption de ces règles à l'article 15.

La proposition (disponible en anglais uniquement) de nouveau paragraphe à l'article 3a était la suivante : « *An Entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15(2) shall be deemed as certified according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system to be adopted under Article 14a(5) of Directive 2004/49/EC2 and the rules to be set up and decided upon by the Committee of Technical Experts according to Article 15(2).* »

Ce nouveau paragraphe était formulé de la même manière que les §§ 1 et 2 relatifs à la mise en service/admission à l'exploitation des véhicules.

Les EM de la CE pensaient que l'article 15 était trop détaillé. Son libellé était justifié il y a un an, mais étant donné que la CTE avait à définir entièrement le système de certification, il serait possible de simplifier légèrement cet article.

Les propositions d'amendement à l'article 15 figuraient dans deux documents de séance. Dans le doc. de séance 1 du 22.06.2009, un nouveau libellé avait été proposé pour l'article 15, § 2 : « *Each vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an entity in charge of maintenance. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The entity in charge of maintenance shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops* »; tandis que la phrase : « *The maintenance of a railway vehicle and other movable railway material shall be organised by an Entity in Charge of Maintenance (ECM) to be registered as such in the data bank before the vehicle is admitted for operation or used on the network. A keeper, a railway undertaking or an infrastructure manager may be an ECM* » devrait être supprimée. La phrase : « *The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States* » devrait être conservée. De plus, le représentant de la CE a proposé de supprimer la phrase « *Article 5 §§ 3 and 5 to 7 shall apply mutatis mutandis to accredited/recognised auditors* » parce qu'elle n'était pas correcte, étant donné que la CTE définirait les critères. Le reste de l'article 15, § 2 resterait inchangé, hormis l'ajout suivant avant la dernière phrase : « *These rules shall indicate the degree of equivalence with the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community* » (proposition issue du doc. de séance 3 du 23.06.2009).

Avant de lancer la discussion, le **Président** a recommandé que la Commission de révision prenne note du fait qu'au moment où le Groupe « Schweinsberg » avait discuté cette question, des évolutions avaient lieu sur le plan juridique au sein de la CE, et qu'elles n'étaient pas en-

² Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on railway safety – EUOJ L220 of 21.6.2004

core achevées, ce qui avait entraîné cette différence. Il a soutenu l'idée du représentant de la CE de ne pas traiter trop de détails au niveau des ATMF.

Le **Secrétariat** a proposé de clarifier le libellé dans la proposition concernant l'article 3a en remplaçant « *to be adopted* » par « *adopted* » et « *to be set up* » par « *set up* ». Il a suggéré de déplacer les renvois à des paragraphes ou à des articles spécifiques dans le Rapport explicatif au lieu de les inclure sous forme de notes de bas de page.

En outre, le **Secrétariat** a approuvé l'intention de la proposition concernant l'article 3a, mais tenant compte des évolutions futures, il a proposé d'inclure des certificats pour les ateliers de maintenance, étant donné que l'article 15, § 4 dit que la CTE pourra créer un système de certification similaire pour les ateliers de maintenance.

Pendant la pause-déjeuner, un groupe ad-hoc (**Secrétariat** de l'OTIF : M. Raff, **Commission européenne** : M. Grillo, **DE** : M. Schweinsberg, **FR** : MM. Davenne et Borsu) a élaboré une proposition de compromis concernant les amendements aux articles 3a et 15, laquelle a été classée sous la référence doc. de séance 10 du 25.06.2009. Il y avait accord sur les aspects fondamentaux de cette proposition.

Résultat du vote : 8 voix pour, aucune contre, 1 abstention.

Article 18

Le renvoi incorrect dans la version française de l'article 18, § 1 a été noté et tacitement adopté en vue de sa correction ultérieure par le Secrétariat.

Article 19

Réagissant à une remarque du représentant de la **CE**, selon laquelle une référence aux RIC faisait défaut à l'article 19, § 2, le **Secrétariat** a élaboré la proposition suivante : ajouter après les mots « *technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 01.01.2004)* », le libellé suivant : « *or the RIC agreement respectively* ».

Résultat du vote : 8 voix pour, aucune contre, 1 abstention.

Le remplacement du renvoi incorrect au § 1, à l'article 19, §§ 3 et 6, par les renvois aux §§ 2 et 2a a été tacitement adopté.

Le **Président** a suggéré de mandater Messieurs Kafka (Secrétariat), Grillo (Commission européenne) et Hepp (CH) pour finaliser le Rapport explicatif et garantir qu'il soit cohérent.

Résultat du vote : 21 voix pour, aucune contre, 1 abstention.

Résultat du vote relatif à l'Appendice ATMF dans son ensemble, avec les amendements ci-dessus, adoptés individuellement : 8 voix pour, aucune contre, 1 abstention.

Le **Président** a indiqué qu'un objectif majeur avait été à présent atteint, à savoir l'amélioration des performances techniques du rail dans l'ensemble de l'aire couverte par l'OTIF. La Commission de révision avait choisi la procédure qui convenait, et avait fait preuve de courage en ne tentant pas de régler les détails finaux, mais en laissant ce soin à la

CTE. Il a notamment remercié les personnes qui avaient effectué le difficile travail de rédaction relatif aux deux Appendices, APTU et ATMF, sous la présidence de M. Schweinsberg.

Conclusion :

- 1) L'Appendice ATMF (document CR 24/6 du 28.05.2009) a été adopté avec les amendements adoptés au cours de cette session.
- 2) Le **Secrétariat** a été mandaté pour préciser dans le Rapport explicatif la définition de « other railway material », à l'article 2, lettre s), en donnant quelques exemples.
- 3) Le **Secrétariat** devrait effectuer les corrections concernant la référence aux obligations des EM de l'EEE et de la CH à l'aide de la liste des Articles soumise par NO et CH.
- 4) Messieurs Kafka (**Secrétariat**), Grillo (**Commission européenne**) et Popovic (**RS**) ont été mandatés pour finaliser le Rapport explicatif en ce qui concerne l'article 6, § 1 (conditions d'utilisation de l'infrastructure) en renvoyant au Rapport explicatif concernant l'Appendice E (CUI).
- 5) Messieurs Kafka (**Secrétariat**), Grillo (**Commission européenne**) et Hepp (**CH**) ont été mandatés pour produire une version révisée définitive du Rapport explicatif.

9. Adaptations rédactionnelles

- Doc. CR 24/7 du 24.04.2009

Le **Secrétariat** a précisé qu'il s'agissait de deux adaptations rédactionnelles de la version anglaise des RU CIM uniquement. La première concernait la définition du terme « transporteur » à l'article 3, lettre a) des CIM, dans laquelle la même expression qu'aux articles 26 et 49, § 2, c'est-à-dire « *successive carrier* » (« transporteur subséquent »), devait être employée. Le terme « *subsequent* » devra donc être remplacé par le terme « *successive* ».

Le **Secrétariat** a ensuite justifié la deuxième adaptation relative à l'article 6, § 7. Suggérée par le CIT juste après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, cette adaptation ne pouvait cependant être décidée qu'au cours de la présente session de la Commission de révision. Il s'est avéré que le texte anglais « *In the case of carriage which enters the customs territory of the European Community...* » diffère des textes allemand et français, qui disent que l'envoi doit emprunter (« *berühren* ») le territoire douanier de la Communauté européenne. Le **Secrétariat** a proposé d'adapter le texte de façon à ce qu'il n'y ait aucun doute sur le fait que cette disposition vaut non seulement pour les transports à destination du territoire douanier de la CE, mais aussi pour l'ensemble des transports CIM qui (que ce soit en tout ou partie) sont effectués sur le territoire de la CE, indépendamment de leur direction. Pour exprimer cette réalité et éviter toute interprétation erronée du texte anglais, le mot « *enters* » doit être remplacé par les mots « *takes place on* ».

Le **Président** a constaté que, pour cette problématique, vingt-deux Etats membres de la Commission de révision étaient présents ou représentés. Le quorum était donc atteint pour

toute modification de l'Appendice B (dix-neuf Etats membres). Il a mis au vote les propositions rédactionnelles figurant dans le doc. CR 24/7.

La **Commission de révision** a décrété ces modifications des RU CIM par vingt et une voix contre une abstention.

Le représentant de la **CE** s'est référé au doc. de séance 1, chiffre 2.6 (p. 9), par lequel le Royaume-Uni avait attiré l'attention, au cours des travaux du Groupe de travail de la CE concernant le rôle du détenteur, sur le fait que la définition du terme « détenteur » figurant à l'article 2, lettre c) des CUV n'était pas correcte sur le plan linguistique. Il a proposé d'aligner la définition de ce terme dans les CUV sur la définition décidée par la Commission de révision pour les besoins des RU ATMF (article 2, lettre n).

CH s'est déclarée prête à appuyer la proposition de la CE.

Le **Secrétariat** a attiré l'attention sur le fait qu'un tel alignement n'était pas seulement de nature rédactionnelle et qu'il aurait des répercussions sur les versions allemande et française. Contrairement à la définition existante, telle qu'elle figure dans les CUV, le nouveau texte proposé ne contiendrait pas, d'une part, l'élément de l'utilisation « économique » et, d'autre part, la qualité de détenteur dépendrait de l'enregistrement de celui-ci. Le Secrétariat a souligné que les définitions respectives ne s'appliqueraient que pour les besoins de l'Appendice respectif. Les besoins étant différents, les définitions pouvaient également l'être.

Le **CIT** a demandé si la nouvelle définition du terme détenteur telle que proposée correspondait à la définition contenue dans la directive sur l'interopérabilité (2008/57/CE).

Le représentant de la **CE** a confirmé que tel était le cas, le renvoi au registre devant être cependant adapté en conséquence.

Compte tenu du fait que cette proposition va manifestement au-delà d'une proposition d'adaptation rédactionnelle et faute de temps pour examiner ce point de manière approfondie, le représentant de la CE a retiré sa proposition.

10. Procédures ultérieures

Dans son évaluation des résultats de la Commission de révision, notamment concernant les Appendices F et G, le **Président** a déclaré que ces résultats constituaient un grand pas pour le système ferroviaire dans l'espace de la COTIF. Il a rappelé que les résultats de la Commission de révision seraient présentés à l'Assemblée générale de l'OTIF, qui se tiendra les 9 et 10 septembre à Berne.

Le **CIT** a demandé si une autre session de la Commission de révision était prévue dans un proche avenir et à quelle date.

Le **Président** a admis que la Commission de révision avait pris un certain risque en adoptant une procédure aussi rapide. S'il s'avérait après coup qu'une erreur s'était insinuée, elle devrait être corrigée lors d'une prochaine session. Si tel n'était pas le cas, aucune autre session de la Commission ne serait organisée dans un proche avenir.

Le représentant de la **CE** a remercié les deux Présidents pour la conduite remarquable des délibérations, qui ont permis à la Commission de révision de travailler de manière très effi-

cace. La Commission a été ainsi en mesure de voter sur l'ensemble des articles qui devaient être modifiés. Les travaux ne pourront cependant être considérés comme achevés qu'au moment où les résultats auront été traités dans toutes les langues de travail de l'OTIF par un groupe de rédaction. Il a posé la question de savoir de quelle façon les travaux de rédaction requis seraient effectués.

DE a attiré l'attention sur le fait que seul le texte anglais avait été adopté lors de cette session, et que les deux autres versions linguistiques pourraient l'être par voie de procédure écrite.

Le **Secrétariat** a expliqué que, juste après la session de la Commission de révision, il serait procédé tout d'abord, dans les meilleurs délais, à la consolidation des trois versions linguistiques des textes législatifs adaptés. Parallèlement à ces travaux de consolidation, les Remarques explicatives seraient également adaptées. Il pourrait être procédé à la première correction des textes législatifs et des Remarques explicatives par un échange de courriels. Le cas échéant, un petit groupe de rédaction pourrait être alors convoqué.

Le représentant de la **CE** a proposé de terminer dans un premier temps l'adaptation rédactionnelle de la version anglaise du texte adopté par la Commission de révision avant de traiter les autres versions linguistiques.

A une objection émise par le **CIT**, le **SG** a répondu que l'article 45 de la COTIF qui stipule qu'en cas de divergences, le texte français fait foi, ne s'opposait pas à une telle procédure. Si, au terme des travaux de rédaction, des différences apparaissaient entre les différentes versions linguistiques, celles-ci pourraient être clarifiées, au besoin, lors de l'Assemblée générale. Cela était cependant peu probable.

11. Divers

Ce point inscrit par précaution à l'ordre du jour a été sans objet.

Le **Président** a exprimé sa reconnaissance envers, d'une part, les interprètes, et d'autre part, tous ceux, y compris le Secrétariat, qui avaient contribué avant et pendant la session à ce que la Commission de révision atteigne les objectifs fixés. En tant que représentant d'un Etat non membre de la CE, il a souligné que la bonne volonté et l'esprit d'ouverture de la CE avaient été réellement perceptibles.

Le **SG** a ajouté que la contribution des interprètes avait été d'autant plus précieuse que les participants ne disposaient pas tous des trois versions linguistiques des textes. Il a tout particulièrement remercié les Etats membres pour leur courage et leur détermination. Il a en outre fait remarquer que le succès de la Commission de révision avait été favorisé par un heureux concours de circonstances : résultat du Groupe de travail ad hoc CUI, percée lors de la 3^{ème} réunion de la Commission d'experts techniques et réaction positive de la CE. Il a déclaré que la reconnaissance exprimée envers aux Etats membres s'étendait aussi à la CE, d'autant plus qu'il se dessinait que l'adhésion de la CE à la COTIF pourrait être réalisée prochainement.

Le **SG** a adressé ses remerciements aux deux Présidents qui ont su mêler avec justesse patience et résolution. Leur nom restera associé au succès de cette session.

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**CR 24
Berne/Bern, 23.-25.06.2009**

PV – Annex I

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**


I. Gouvernements / Regierungen / Governments

Allemagne/Deutschland/Germany

DE

M./Hr./Mr Peter **Gullo**

Dr., Regierungsrat
Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Referat E 11 (Eisenbahnrecht)
Robert-Schumann-Platz 1
DE - 53175 Bonn


 +49 (0) 228 300 41 12
Fax +49 (0) 228 300 40 99
E-mail gullo@bmvbs.bund.de

Allemagne/Deutschland/Germany

DE

M./Hr./Mr Ralf **Schweinsberg**

Vizepräsident
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstraße 49
DE - 53119 Bonn

 +49 (228) 98 26 101
Fax +49 (228) 98 26 9 101
E-mail SchweinsbergR@eba.bund.de

Autriche/Österreich/Austria


AT

M./Hr./Mr Michael **Desser**

23.06.2009

Matin/Vormittags/In the morning

Gesandter
Österreichische Botschaft
Kirchenfeldstraße 77/79
CH - 3005 Bern

 +41 (31) 356 52 71
Fax +41 (31) 351 56 64
E-mail michael.desser@bmeia.gv.at

Belgique/Belgien/BelgiumM./Hr./Mr **Bart Daneels****BE**

Attaché
Service public fédéral Mobilité et
Transports
City Atrium
Vooruitgangstraat 56
BE - 1210 Bruxelles



+32 (475) 75 51 21 /

+32 02 277 36 23

Fax +32 (2) 277 40 47

E-mail bart.daneels@mobilite.fgov.be

Belgique/Belgien/BelgiumM./Hr./Mr **Ludovicus Van Den Bleeken****BE**

Conseiller juridique
Société Nationale des Chemins de fer
Belges (SNCB) S.A. de droit public
Affaires juridiques
B-AD.221 s 13/2
Avenue de la Porte de Hal, 40
BE - 1060 Bruxelles



+32 (2) 528 34 75

Fax +32 (2) 528 21 91


E-mail ludovicus.vandenbleeken@
b-rail.be

**Bosnie et Herzégovine/Bosnien
und Herzogewina/Bosnia and
Herzegovina**

BA

M./Hr./Mr Mustafa **Kovačević**

Advisor for Railway Traffic
Ministry of Communications and Transport
Trg BiH 1
BA - 71000 Sarajevo

 +387 (33) 707 611
Fax +387 (33) 707 694
E-mail mustafa.kovacevic@mkt.gov.ba


Croatie/Kroatien/Croatia

HR

M./Hr./Mr Stanko **Lipnjak**

Botschaftsrat
Botschaft der Republik Kroatien
Thunstrasse 45
CH - 3005 Berne

Partiellement (25.06.) représentée par
la Serbie.
Teilweise (25.06.) durch Serbien vertreten.
Represented partially (25.06.) by Serbia.

 +41 31 352 02 75 /79
Fax +41 31 352 03 73
E-mail croemb.bern@mvpei.hr

Danemark/Dänemark/Denmark

DK

Représenté par les Pays-Bas.
Durch die Niederlande vertreten.
Represented by Netherlands.


Espagne/Espanien/Spain

ES

M./Hr./Mr Carlos **Del Olmo Morand**

Jefe de Asesoría Jurídica
Administrador de Infraestructuras
Ferrovias (ADIF)
D.G. Desarrollo de la Infraestructura
c/ Sor Angela de la Cruz, nº 3, 4a Planta
ES - 28020 Madrid

Du 23.06. après-midi au 25.06. jusqu'à
midi.
Vom 23.06. nachmittags bis 25.06.
vormittags
From 23.06. afternoon until 25.06. morning

 +34 (91) 506 73 37
Fax +34 (91) 506 64 02
E-mail cdelolmo@adif.es

Partiellement (25.06. après-midi)
représentée par la Belgique.
Teilweise (25.06. nachmittags) durch
Belgien vertreten.
Represented partially (25.06. in the after-
noon) by Belgium.


France/Frankreich/France**FR**M./Hr./Mr **François Davenne**

Adjoint au Sous-Directeur de la sécurité et
de la régulation des transports ferroviaires et
collectifs

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du
Développement Durable, et de
l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT)

Arche Sud

FR - 92055 La Défense Cedex

 +33 (1) 40 81 96 60

Fax +33 (1) 40 81 17 22

E-mail Francois.Davenne@developpement-durable.gouv.fr


France/Frankreich/France**FR**M./Hr./Mr **Mathias Borsu**

Chargé d'études

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du
Développement Durable et de
l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT)

Arche Sud

FR - 92055 La Défense Cedex

 +33 (1) 40 81 10 72


Fax +33 (1) 40 81 17 22

E-mail Mathias.Borsu@developpement-durable.gouv.fr

Hongrie/Ungarn/Hungary**HU**M./Hr./Mr **Attila Kiss**


23.-24.06.2009

Senior Counsellor
 Ministry of Transport, Telecommunication
 and Energy
 Akadémia U. 3
 HU - 1054 Budapest

 +36 (1) 471 84 24
 Fax +36 (1) 471 84 22
 E-mail kiss.attila@khem.gov.hu

Hongrie/Ungarn/Hungary**HU**M./Hr./Mr **Árpád Vincze**

Dr., Senior Counsellor, Lawyer
 Ministry of Transport, Telecommunication
 and Energy
 International Relation Unit
 Akadémia u.3.
 HU - 1054 Budapest

 +36 (1) 471 83 77
 +36 70 310 20 13
 Fax +36 (1) 471 83 72
 E-mail vincze.arpad@khem.gov.hu

Italie/Italien/Italy**IT**

S'est excusée.
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies.

Lettonie/Lettland/Latvia **LV**

Représentée par la Slovaquie.
Durch die Slowakei vertreten.
Represented by Slovakia.


Liechtenstein **FL**

S.Exz. Herr Hubert Ferdinand **Büchel**

Partiellement (25.06.) représenté
par la Suisse.
Teilweise (25.06.) durch die Schweiz
vertreten.

Represented partially (25.06.)
by Switzerland.

Botschafter
Botschaft des Fürstentums Liechtenstein
Willadingweg 65
Postfach
CH - 3000 Berne 15

 +41 31 357 64 11
Fax +41 31 357 64 15
E-mail info@bbrn.llv.li

Lituanie/Litauen/Lithuania **LT**

Représentée par la Slovaquie.
Durch die Slowakei vertreten.
Represented by Slovakia.

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg **LU**


23.06.2009
(uniquement/nur/only)

Représenté par la Belgique.
Durch Belgien vertreten.
Represented by Belgium.

Mme/Fr./Ms Linda **Becker**

24.-25.06.2009

LU Rédacteur
Ministère des Transports
19-21 bd. Royal
LU - 2938 Luxembourg

 +352 2478 4489
Fax +352 24 1817
E-mail linda.becker@tr.etat.lu

Ex-République yougoslave de Macédoine/ MK
Ehemalige Jugoslawische Republik
Mazedonien/
Former Yugoslav Republic of Macedonia

Représentée par la Serbie.
 Durch Serbien vertreten.
 Represented by Serbia.


Monaco MC

S'est excusé.
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies.

Norvège/Norwegen/Norway NO

Mme/Fr./Ms Berit **Fallan**


Assistant Director General
 Ministry of Transport and Communications
 Department of Public Roads and Rail
 Transport
 PO Box 8010 Dep.
 NO - 0030 Oslo

 +47 (22) 24 81 30
 Fax +47 (22) 24 95 72
 E-mail berit.fallan@sd.dep.no

Norvège/Norwegen/Norway NO


Mme/Fr./Ms Elisabeth **Classon**

Senior Legal Adviser
 Ministry of Transport and Communications
 PO. Box 8010 Dep.
 NO - 0030 Oslo

 +47 (22) 248 219
 Fax +47 (22) 249 572
 E-mail elisabeth.classon@sd.dep.no

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands**NL**M./Hr./Mr **Ronald van Belzen**

Senior Advisor
 Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Directoraat-Generaal Mobiliteit
 Directie Spoor
 Postbus 20901
 NL - 2500 EX DEN HAAG


 +31 (70) 351 16 84
 Fax +31 (70) 351 16 96
 E-mail ronny.van.belzen@minvenw.nl

Pologne/Polen/Poland**PL**

Représentée par la République tchèque.
 Durch die Tschechische Republik vertreten.
 Represented by Czech Republic.


Roumanie/Rumänien/Romania**RO**Mme/Fr./Ms **Mihaela Atodiresei**

Expert on Frame
 Directorate for Infrastructure and Rail
 Transport
 Ministry of Transport and Infrastructure
 38 Dinicu Golescu Blvd, Sector 1
 RO - Bucharest

 +40 (21) 319 61 80
 Fax +40 (75) 003 26 29
 E-mail mihaela.atodiresei@mt.ro

**Royaume Uni/
Vereinigtes Königreich/United Kingdom****GB**Mme/Fr./Ms **Pamela Paterson**


Head of EU Policy – Rail Safety and
 Interoperability
 Department for Transport
 zone 4/32 Great Minster House
 76 Marsham Street
 GB - SW1P 4DR London

 +44 (20) 7944 6985
 Fax +44 (20) 7944 2160
 E-mail pamela.paterson@dft.gsi.gov.uk

Serbie/Serbien/Serbia**RS**Mme/Fr./Ms **Branka Nedeljkovic**

23.-24.06.2009

Head of the International Collaboration
Group
Directorate for Railways
Nemanjina 6
RS - 11000 Beograd


 +381 (11) 361 68 52
Fax +381 (11) 361 83 46 /
+381 (11) 361 82 91

E-mail
branka.nedeljkovic@raildir.gov.rs

Serbie/Serbien/Serbia**RS**M./Hr./Mr **Milan Popović**

24.-25.06.2009


Senior Advisor for Transport Regulations
Directorate for Railways
Nemanjina 6
RS - 11000 Beograd

 +381 (11) 361 67 96
Fax +381 (11) 361 83 46 /
+381 (11) 361 82 91

E-mail milan.popovic@raildir.gov.rs

Slovaquie/Slowakei/Slovakia**SK**M./Hr./Mr **Jozef Galovič**

Head of Department for Railway Regulation
Ministry of Transport, Posts and
Telecommunications
Námestie Slobody 6
P.O.Box 100
SK - 810 05 Bratislava 15

 +421 (2) 59 49 45 03
Fax +421 (2) 52 44 22 74 /
+421 (2) 52 44 22 45


E-mail jozef.galovic@telecom.gov.sk

Slovénie/Slowenien/Slovenia**SI**

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

Suisse/Schweiz/Switzerland**CH**M./Hr./Mr **Marcel Hepp**


Jurist, Wissenschaftlicher Mitarbeiter
 Bundesamt für Verkehr
 CH - 3003 Bern

 +41 (31) 323 00 92
 Fax +41 (31) 322 58 11
 E-mail marcel.hepp@bav.admin.ch

Suisse/Schweiz/Switzerland**CH**M./Hr./Mr **Roland Bacher**


24.-25.06.2009

Projektleiter
 Sektion Zulassungen + Regelwerke
 Bundesamt für Verkehr
 CH-3003 Bern

 +41 (31) 324 12 12
 Fax +41 (31) 322 55 95
 E-mail roland.bacher@bav.admin.ch


Suisse/Schweiz/Switzerland**CH**Mme/Fr./Ms **Barbara Maurer**

Wissenschaftliche Mitarbeiterin
 Bundesamt für Verkehr
 Internationale Angelegenheiten
 CH - 3003 Bern

 +41 31 323 74 28
 Fax +41 31 322 57 11
 E-mail barbara.maurer@bav.admin.ch

**Rép. Tchèque/Tschechische Republik/
Czech Republic****CZ**M./Hr./Mr **Petr Stejskal**

Regierungsrat
 Ministerium für Verkehr
 (Ministerstvo dopravy)
 Nábr. L. Svobody 12/1222
 P.O. Box 9
 CZ - 110 15 Praha 1

 +420 (225) 131 412
 Fax +420 (225) 131 253
 E-mail petr.stejskal@mcr.cz

Turquie/Türkei/Turkey**TR**

Représentée partiellement (les 24 et 25.06.)
par l'Allemagne.

Teilweise 24. und 25.06.) durch
Deutschland vertreten.

Represented partially (24. and 25.06.)
by Germany

Ukraine**UA**

S'est excusé.

Hat sich entschuldigt.

Sent apologies.


II. Organisations supranationales Supranationale Organisationen Supranational organisation

**Communautés européennes (CE)/
Europäische Gemeinschaften (EG)/
European Communities (EC)**

CE - DG TREN

M./Hr./Mr **Patrizio Grillo**


Administrateur principal / Chef d'unité adjoint
DG TREN E2
Commission européenne
CE - DG TREN - E2
Direction générale de l'Energie et des Transports
Unité E2 - Transport et interopérabilité
ferroviaires
DM24-2/152
Rue de la Loi 200
BE - 1049 Bruxelles

 +32 (2) 296 09 57
Fax +32 (2) 299 58 87
E-mail patrizio.grillo@ec.europa.eu

CE - ERA

Mme/Fr./Ms **Desislava Dimitrova**


Project Officer
European Railway Agency (ERA)
Interoperability Unit
120 Rue Marc Lefrancq
BP 20392
FR - 59307 Valenciennes Cedex

 +33 (3) 27 09 65 81
Fax +33 (3) 27 09 66 81
E-mail desislava.dimitrova@era.europa.eu

**III. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations**


CER

Mme/Fr./Ms **Delphine Brinckman-Salzedo** Senior Advisor
Community of European Railway and
Infrastructure Companies (CER)
23.-24.06.2009 Avenue des Arts, 53
BE - 1000 Bruxelles

 +32 (2) 213 08 77
Fax +32 (2) 512 52 31
E-mail dbs@cer.be


CIT

M./Hr./Mr **Henri Trolliet** Suppléant du Secrétaire général
Comité international des transports ferroviaires
23.-24.06.2009 (CIT)
Weltpoststrasse 20
CH - 3015 Bern

 +41 (31) 350 01 94 /90
Fax +41 (31) 350 01 99
E-mail henri.trolliet@cit-rail.org


CIT

M./Hr./Mr **Erik Evtimov** Legal Advisor
Comité international des transports ferroviaires
(CIT)
Secrétariat général
Weltpoststrasse 20
CH - 3015 Bern

 +41 (31) 350 01 97 /
+41 (31) 350 01 90
Fax +41 (31) 350 01 99
E-mail erik.evtimov@cit-rail.org

UICM./Hr./Mr **Jean-Pierre Lehman**

Directeur juridique
Union Internationale des chemins de fer (UIC)
16, rue Jean Rey
FR - 75015 Paris

 +33 (1) 44 49 21 57
Fax +33 (1) 44 49 21 31
E-mail lehman@uic.org

**V. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

Mme/Fr./Ms Irène **Kruse**

M./Hr./Mr Mike **Evans**

M./Hr./Mr René **Muhmenthaler**

Mme/Fr./Ms Shérazade **Poursartip**

Mme/Fr./Ms Marie-Louise **Sialm**

Mme/Fr./Ms Viviane **Vaucher**

Working document prepared by EC - DG TREN - E2

24th session of the COTIF Revision Committee scheduled on 23-25 June 2009 in Berne

Summary of the Community position

(19-06-09)

1. REFERENCED DOCUMENTS

This working document is referring to OTIF documents

Agenda item Document

4. Rules of Procedure of the Revision Committee CR 24/2
5. Amendments to Articles 9 and 27 of the Convention CR 24/3
6. Partial revision of Appendix E (CUI) of the Convention CR 24/4 and Add.1
7. Partial revision of Appendix F (APTU) of the Convention CR 24/5
8. Partial revision of Appendix G (ATMF) of the Convention CR 24/6
9. Editorial amendments CR 24/7

2. POSITIONS

2.1. In general

The Community welcomes the organisation of the 24th session of the Revision Committee and, in general, supports the revision of the CUI, APTU and ATMF Appendices as prepared by OTIF Secretariat. This document includes some comments and suggestions for improvement to the rules of procedures, the revised Appendices and the explanatory reports.

2.2. Item 4. Rules of Procedure of the Revision Committee

Requests for modification:

- article 5(2): refer to article 11(1) instead of article 11(3)
- Article 6(2)(b): replace "included" with "referred to"

- Article 11: the deadlines specified in §§2 and 3 seem to refer to documents for which a decision is expected. However it is not clear which deadlines apply in the case of comments, amendments or additional proposals that the members would like to make. Are the latter included in the "item" referred to in §4 ?
- Article 21: numbering in §1 is not correct: c) and d) are bullets under b), and e) and f) should be renumbered accordingly (this comment is only applicable to the EN version)
- Article 21: It is advised to add a written procedure in order to avoid convening a Revision Committee for small changes. The text agreed for the Committee of Technical Experts can be used.
- Article 22 (2): the experience of the CTE has shown that the rules are not applied *mutatis mutandis*. It is advised to add at the end of §2: "unless specified otherwise by the Revision Committee".

2.3. Item 6. Partial revision of Appendix E (CUI) of the Convention

Requests for modification to the Articles

- Article 3(f): the proposed definition of licence (*"licence" means the authorisation, in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the carrier undertakes the activity of carrier by rail*) is not sufficient to clearly identify the licence as understood in the EC. It is advised to use the following wording, base on Directive 95/18: *"licence" means the authorization issued by a Member State to a railway undertaking, in accordance with the laws and prescriptions in force in that State, by which its capacity as a carrier is recognized.*
- Article 5bis: modification included in CR24/4Add1 dated 26.05.2009 is supported by the Community. The OTIF Secretariat distributed on 18 June 2009 a position by CIT CR 24/4 Add.2 08.06.2009, which suggests deletion of Article 5bis. The deletion of Article 5bis, which is the core of the solution to the inconsistencies between the current CUI version and the EC legislation, is opposed by the Community.

Requests for modification to the Explanatory Report

- Article 1(1)(b): the last two sentences should be deleted because they state the obvious and do not bring any added value
- Article 1(2): it is suggested to include another significant example in the parenthesis of the 6th line (eg cleaning and empty returns). In addition it is suggested to clarify the word "included" in the 6th line, by adding to it "in the scope of the contract".

- Article 1(4) and 1(6): there is a doubt if expressions such as "the group agreed" or "the group held different views" are acceptable in a text supposed to become a "supplementary means of interpretation" in the sense of Article 32 of the Vienna Convention the Law of Treaties of 1969.

2.4. Item 7. Partial revision of Appendix F (APTU) of the Convention

General comment

- Abbreviations should be used, as for example UTP, ...

Requests for modification to the Articles

- Article 4 was modified by the Secretariat after the CTE meeting of February 2009. The new wording could be misinterpreted and considered as not compatible with Article 20(3) of the Convention which provides that the CTE *may not under any circumstance modify a UTP*. This was written in 1999 under the assumption that the UTP would be prepared by an international body (UIC, EC, ...) and that if a modification was required, the latter would be prepared by the author, and not by the CTE. In order to remain compatible with the Convention it is suggested to add at the end of article 4(2): *on the basis of proposals made in accordance with Article 6*.
- Article 5(4): replace "have been" with "be". Problem of alignment with the FR version (EN to be considered as original, in this case)
- Article 8: a new paragraph 2a should be inserted as follows: *UTPs shall apply to new subsystems. UTPs also apply to existing subsystems when they are renewed or upgraded and in accordance with the migration strategy referred to in paragraph 4(f) of this Article*. This additional provision is needed in order to clarify the impact of a newly adopted UTP on existing subsystems.
- Article 8(4)(d): there is a text in brackets
- Article 9(1): as the application of validated technical standards is voluntary (article 5§4), a declaration against validated technical standards does not seem appropriate. However, in cases where technical standards are made mandatory through a UTP, it should still be possible for a non EC Member State to ask for national non-application, for specific reasons. As article 9 can not be modified by the Revision Committee, a clarification could be useful in the explanatory report;
- Articles 10 and 11: as these articles can not be modified by the RC, it should be clarified in the Explanatory Report that the abrogation of the Technical Unity Convention will only take place when all relevant UTPs are adopted (hence footnote 1

should be deleted). In addition there is an issue with the validated technical standards (that are voluntary) and this should also be mentioned in the Explanatory report. Finally the Explanatory report should also clarify that the UTPs will take precedence over the GCU which has replaced the RIV since 1st July 2006.

- Article 13(1) and 13(4): regional organizations
- Article 13(2): Annex 1 or the Annex ? (there seems to be only one Annex)
- Annex: section 1 (list of parameters) should be replaced with the following text (in order to align the APTU with the new version of annex I to Directive 2008/57/EC which is expected to be adopted before the end of 2009):

"1.1. General documentation

General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.)

1.2. Structure and mechanical parts

Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear, gangways), strength of vehicle structure and fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)

1.3. Track interaction and gauging

Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)

1.4. Braking equipment

Braking-related items (including wheel-slide protection, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)

1.5. Passenger-related items

Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)

1.6. Environmental conditions and aerodynamic effects

Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external environment)

1.7. External warning, marking, functions and software integrity requirements

External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions with an impact on train behaviour including train bus

1.8. Onboard power supply and control systems

Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility

1.9. Staff facilities, interfaces and environment

On-board facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers' cabs, driver machine interface)

1.10. Fire safety and evacuation

1.11. Servicing

Onboard facilities and interfaces for servicing

1.12. Onboard control, command and signalling

All the on-board equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network and its effects on the trackside part of the railway system

1.13. Specific operational requirements

Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)

1.14. Freight related items

Freight-specific requirements and environment (including facilities specifically required for dangerous goods)

Explanations and examples *in italics* above are for information only and are not definitions of the parameters."

Requests for modification to the Explanatory Report

- Page 12, general remark 2: the references to Directives 2008/57/EC and 2008/110/EC should be deleted because that directives were taken into account later (see remark 13);

- Page 13, general remark 4: the swap of remarks 3 and 4 is acceptable
- Page 14, general remark 6: the word "requirement" is missing on the left-side column
- Article 12: the explanation is not totally coherent with article 12 which says that *the Contracting States shall ensure that the SG is informed...* The idea is that in order to avoid that EC Member States have to notify twice the same rules (once to the European Commission, once to the SG), the Commission would make sure that the SG has access to the data base being set up by DG TREN and ERA.

2.5. Item 8. Partial revision of Appendix G (ATMF) of the Convention

General comment

- Abbreviations should be used, as for example UTP, ...

Requests for modification to the Articles

- Article 2: we note that some definitions differ from the definitions of other Appendices (for example: infrastructure manager, regional organisation, ...)
- Article 2(eea): the definition of TSI should refer also to directives 96/48/EC and 2001/16/EC because some TSIs adopted under that directives will remain in force even after their abrogation (after 19 July 2010)
- Article 3a(1): the words "for international use" should be deleted because this distinction is not defined in the relevant procedure of directive 2008/57/EC.
- Article 3a(3): "shall be" should be replaced with "will" or "are". Although this provision is more explanatory than mandatory, it is advised to maintain it because it provides more legal certainty to users that are not familiar with Community legislation.
- Article 6(1): it should be made clear, in the Explanatory Report, that although a vehicle has been granted an "admission to operation" under COTIF, the railway undertaking or the infrastructure manager intending to use that vehicle needs to comply with other conditions when operating in the European Community Member States (mainly: licence, safety certificate, path contract, ...).
- Article 6(2): the word "only" should be moved after "to operate". The DE and FR versions seem to be correct.
- Article 6(3): subparagraphs of the second bullet point to be renumbered.

- Article 6(4): subparagraphs to be renumbered. In addition, the provision the text from "the competent authorities have to accept" to "the APTU Uniform rules" should be clarified as follows: "For the part of the vehicle which is compliant to a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the Uniform Technical Prescriptions. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules."
- Article 10(11): in the last two subparagraphs, the "Committee of Technical Experts" should be replaced with the "Secretary General" in order to be coherent with article 12 of the APTU rules on notification of national rules.
- Article 15(2): in order to be coherent with Directive 2008/110/EC, the text should be modified as follows. The reference to article 5 is problematic because "accreditation" only works with specific accreditation standards adopted by international standardization bodies. In addition it is redundant with the request to further specify rules to be adopted by the CTE. Footnote number 4 should be removed because not relevant in the COTIF system.

Each vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an entity in charge of maintenance. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The entity in charge of maintenance shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops. The maintenance of a railway vehicle and other movable railway material shall be organised by an Entity in Charge of Maintenance (ECM) to be registered as such in the data bank before the vehicle is admitted for operation or used on the network. A keeper, a railway undertaking or an infrastructure manager may be an ECM. The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States. Article 5 §§ 3 and 5 to 7 shall apply mutatis mutandis to accredited/recognised auditors. The Committee of Technical Experts shall set up and decide upon further detailed rules for certification and auditing of ECMs, for accredited/recognised auditors, their accreditation/recognition, the audits and audit certificates. These rules, which also shall include rules for withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.

- Article 15(3) and 15(4): these provisions overlap partially with the future UTPs on freight wagons and other vehicles, with the rules to be adopted by the CTE under article 15(2) and with the GCU. This text was never discussed in detail due to the fact that Directive 2008/110/EC was adopted end of 2008, after the end of the works of the "Schweinsberg" group of 2008. It is suggested to delete it, or to simplify it as follows:

3. An operating Railway Undertaking is responsible for the safe operation of the train vehicles and other movable railway material carried and shall ascertain that maintenance is properly carried out. Therefore, there must be an exchange of data between the Railway undertakings and the ECMs: the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating Railway Undertakings, ~~and demonstrate upon request that these processes ensure the compliance with the maintenance provisions, including the Maintenance File.~~ and the operating Railway Undertaking must without delay provide the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other movable railway material. In both cases the information and data in question shall be specified in the Annex indicated in § 2.

4. The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. ~~The file shall be available for inspection by the competent national authority and to Railway Undertakings operating the vehicle. Information on next inspections and tests due and other information concerning other maintenance data must be made available to the Organisation for inclusion in the data bank if so decided by the Committee of Technical Experts.~~

- Article 18(1): the references to other articles is not correct in the FR version
- Article 19(2): a reference to RIC seems missing
- Article 19(3) and 19(6): reference to § 1a is wrong

Requests for modification to the Explanatory Report

- Article 1(4): the last sentence should be replaced with the following:

In the case of States in which EC law applies, this particularly concerns aspects covered by the directives on interoperability (placing interoperability constituents on the market, conformity assessment and verification by notified bodies, ecc.), safety (safety certification, safety authorisation, compliance with Common Safety Methods and Common Safety Targets, obligation to report on Common Safety Indicators, accident investigation procedures, ecc.) and market access (directives 95/18 on licensing of railway undertakings, Directive 2001/12/EC on the development of the Community's railways, Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification, ecc.).

- Article 3a(3): "Member States" should be replaced with "EC Member States"
- Article 8: it should be added that "The application of the UTP on infrastructure to existing infrastructure is subject to a decision of the Contracting States to renew or upgrade the infrastructure. Further conditions should be detailed in the migration

strategy of the future UTP on infrastructure.". This addition is necessary because article 10(11) is limited to vehicles.

2.6. Item 9. Editorial amendments

During the works of the EC Working Group on "the role of the keeper", UK declared that the definition of the "keeper" in the CUV Appendix (article 2c) is not correct from a linguistic point-of-view.

The Revision Committee could seize this opportunity to align CUV with the definition adopted under the ATMF Appendix (article 2n):

"keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13 of the ATMF Uniform Rules.

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**CR 24
Doc. de séance 2
Sitzungsdok. 2
Meeting room doc. 2
23.06.2009**

Original : FR/DE/EN

24^{ème} session

Projet du règlement intérieur provisoire de la Commission de révision

Article 21 § 3 (nouveau)

Secrétariat

24. Tagung

Entwurf der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses

Artikel 21, § 3 (neu)

Sekretariat

24th Session

Draft Rules of Procedure of the Revision Committee

Article 21, § 3 (new)

Secretariat

§ 3 Lorsqu'une affaire apparaît en dehors d'une session et si la Présidence, le Secrétaire général ou au moins cinq membres de la Commission ~~d'experts de révision~~ considèrent qu'une décision doit être prise sans que celle-ci soit reportée jusqu'à la prochaine session de la Commission ~~d'experts de révision~~, la Présidence procède à un vote par voie de procédure écrite conformément aux règles suivantes :

- a) si aucune Présidence permanente n'est élue, la Présidence sera considérée comme étant celle de la dernière session ;
- b) tous les membres de la Commission ~~d'experts de révision~~ sont informés, par écrit, du sujet et du motif d'un tel vote ;
- c) les questions indépendantes les unes des autres feront l'objet d'un vote séparé, le cas échéant dans la même procédure ;
- d) les membres ~~seront~~ invités à transmettre au Secrétaire général leurs votes écrits au cours d'un délai (date et heure) qui devra comporter au moins vingt et un jours civils pleins ;

~~e) la réception de chaque vote sera confirmée par écrit par le Secrétaire général ;~~

~~f) toutes les réponses reçues avant l'expiration du délai seront consignées ;~~

~~g) f) le quorum sera est~~ identique à celui des sessions de la Commission ~~d'experts de révision~~. Si le nombre de réponses reçues avant l'expiration du délai n'atteint pas le quorum requis, la proposition ~~sera est~~ considérée comme étant rejetée. Elle peut toutefois être soumise de nouveau lors de la session suivante de la Commission ~~d'experts de révision~~ ou faire l'objet d'une nouvelle procédure écrite ;

~~h) si au moins trois membres de la Commission d'experts demandent que les mesures proposées soient examinées lors d'une session de la Commission, la procédure écrite doit être terminée sans résultat ; une nouvelle session de la Commission d'experts doit être convoquée dans les meilleurs délais ; et~~

~~i) g) tous les membres seront notifiés du résultat de la procédure de vote.~~

§ 3 Wenn eine Angelegenheit außerhalb einer Tagung aufkommt und der Vorsitz, der Generalsekretär oder mindestens fünf Mitglieder des RevisionsFachausschusses der Meinung sind, dass ein Beschluss noch vor der nächsten Tagung des RevisionsFachausschusses gefasst werden muss, führt der Vorsitz eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren gemäss folgenden Regeln durch:

- a) wenn kein ständiger Vorsitz gewählt ist, gilt als Vorsitz jener der letzten Sitzung;
- b) alle Mitglieder werden schriftlich über das Thema und den Grund einer solchen Abstimmung informiert;
- c) über voneinander unabhängige Fragen wird getrennt aber falls möglich in demselben Verfahren abgestimmt;
- d) die Mitglieder werden aufgefordert, dem Generalsekretär ihre Stimme schriftlich innerhalb einer bestimmten Frist (Datum und Uhrzeit) zu übermitteln, die mindestens einundzwanzig Kalendertage betragen muss;

~~e) der Eingang jeder Stimme wird vom Generalsekretär schriftlich bestätigt;~~

~~f) die innerhalb der Frist erhaltenen Antworten werden aufgezeichnet;~~

~~g) das Quorum ist das gleiche wie bei den Tagungen des RevisionsFachausschusses. Erreicht die Anzahl der vor Ablauf der Frist eingegangenen Antworten nicht das erforderliche Quorum, so gilt der Antrag als abgelehnt. Er kann jedoch bei der nächsten Sitzung des RevisionsFachausschusses oder einem neuen schriftlichen Verfahren erneut unterbreitet werden;~~

~~h) falls mindestens drei Mitglieder des Fachausschusses beantragen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen an einer Sitzung des Fachausschusses beraten werden sollen, ist das schriftliche Verfahren ohne Ergebnis abzubrechen; eine neue Sitzung des Fachausschusses muss dann so rasch wie möglich einberufen werden und~~

~~i) das Ergebnis des Abstimmungsverfahrens wird allen Mitgliedern mitgeteilt.~~

§ 3

Where a matter arises outwith a meeting, and, if the Chair, the Secretary General or at least five members of the ~~Technical~~ Revision Committee believe a decision needs to be taken which should not be postponed until the next meeting of the Revision ~~Technical~~ Committee, then the Chair shall conduct a vote by written procedure in accordance with the following rules:

- a) if no permanent Chair is elected, the Chair shall be defined as that of the most recent session;
- b) all members of the Revision~~Technical~~ Committee shall be informed in writing about the subject of and reason for such a vote;
- c) independent issues are to be voted upon separately, but if appropriate, during the same procedure;
- d) the members shall be invited to send the Secretary General their written votes within a specific deadline (date and time), which must allow them no less than twenty-one calendar days;

~~e) receipt of each vote shall be confirmed in writing by the Secretary General;~~

~~f)e)~~ all responses received within the deadline shall be recorded;

~~g)f)~~ the quorum shall be the same as for a meeting of the Revision~~Technical~~ Committee. If the number of responses received before the deadline does not reach the required quorum, the proposal shall be considered to be rejected. It may, however, be resubmitted at the next meeting of the Revision ~~Technical~~ Committee or in a new written procedure;

~~h) if at least three Committee members request that the proposed measures be examined at a Committee meeting, the written procedure shall be terminated without result; a new Committee meeting shall be convened as soon as possible and~~

~~i)g)~~ all members shall be notified of the result of the voting procedure.

Working document prepared by EC - DG TREN - E2

24th session of the COTIF Revision Committee scheduled on 23-25 June 2009 in Berne

Additional comments
(23-06-09)

1. ATMF APPENDIX

- Article 3a: in order to avoid double certification of ECMs under EC law and under COTIF law, it is proposed to add in Article 3a a new paragraph 2a as follows:

An Entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15(2) shall be deemed as certified according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system to be adopted under Article 14a(5) of Directive 2004/49/EC¹ and the rules to be set up and decided by the Committee of Technical Experts according to Article 15(2).

- Art. 15(2): it is proposed to insert the following sentence before the last sentence:

These rules shall indicate the degree of equivalence with the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community.

- Article 15(3): it is proposed to re-insert at the end of the first sentence, a reference to vehicles as follows:

3. An operating Railway Undertaking is responsible for the safe operation of the train vehicles and other movable railway material carried and shall ascertain that maintenance is properly carried out.

and shall ascertain that vehicles are properly maintained.

- Art. 15(4): Keep the second sentence with the following amendments:

The file shall be available for inspection by the competent national authority ~~and to Railway Undertakings operating the vehicle.~~

¹ Directive 2004/49/EC of the European Parliament and the Council of 29 April 2004 on railway safety – OJUE L220 of 21.6.2004

24th session of the COTIF Revision Committee - 23-25 June 2009 in Berne

Item 6 - Revision of CUI

Suggestions from the EC on Article 5bis

Tabled on 24-06-09

In Article 5bis

Modify article5bis as follows:

“The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7, 8, 9 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract have to meet under ~~the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate,~~ the law of the European Community, including where Community legislation applies as a result of international agreements with the European Community, as concerns in particular:

...”

In the explanatory note to Article 5bis

Add at the end the following sentence:

“It is not the intention of this article to prevent the full application of Articles 5, 6, 7, 8, 9 and 22 by the parties to the contract in so far as there are no Community rules governing the subject. The intention is rather to preserve the integrity of Community rules.”

a) Suggestion relative à l'article 5 bis CUI

- biffer les mots « en particulier »
- biffer la mention des articles 8 et 9 CUI,
- biffer les 5^{ème} et 6^{ème} tirets et les remplacer par un commentaire relatif aux articles 8 et 9 CUI dans le rapport explicatif [voir lettre b) ci-dessous]

b) Suggestion relative au rapport explicatif

Ad article 5bis CUI : biffer la lettre d).

Ad articles 8 et 9 CUI : Remplacer le commentaire par le texte ci-après :

« Il convient de distinguer clairement entre la responsabilité selon les RU CUI et les systèmes d'amélioration des performances selon l'article 11 de la Directive CE 2001/14. Conformément aux principes généraux du droit, les montants dus dans le cadre de ces systèmes seront déduits le cas échéant des dédommagements selon les RU CUI. »

a) Anregung zu Art 5 bis CUI

- das Wort „insbesondere“ ist zu streichen,
- die Erwähnung von Art. 8 und 9 CUI ist zu streichen,
- die 5. und 6. Gedankenstriche sind zu streichen und durch ein Kommentar in den Erläuternden Bemerkungen zu Art. 8 und 9 CUI zu ersetzen (siehe unten Buchstabe b).

b) Anregung zu den Erklärenden Bemerkungen

Zu Art. 5bis CUI: die Buschstabe d) ist zu streichen.

Zu Art. 8 und 9 CUI: das Kommentar wird durch folgenden Text ersetzt:

„Zwischen der Haftung gemäss ER CUI und den leistungsabhängigen Entgelten gemäss Artikel 11 EG-Richtlinie 2001/14 ist klar zu unterscheiden. Gegebenenfalls werden die im Rahmen letzteren zu zahlenden Beträge im Sinne eines allgemeinen Rechtsgrundsatzes auf Schadenersatzleistungen gemäss ER CUI angerechnet.“

a) Suggestions to article 5bis CUI

- deleting the words “in particular”,
- deleting the mention of articles 8 and 9 CUI,
- deleting dashes 5 and 6 and replacing them by a commentary to the articles 8 and 9 CUI in the Explanatory Report (see lit. b).

b) Suggestions for the Explanatory Remarks

- article 5bis CUI: deleting lit. d,
- articles 8 and 9 CUI: replace the commentary as follow:

“It should be clear distinguished between the responsibility in the UR CUI and the performance scheme based on article 11 of Directive 2001/14/EC. If necessary respecting the basic principles the payments can be charge additionaly to the CUI compensations.”

24th session of the COTIF Revision Committee - 23-25 June 2009 in Berne

Item 6 - Revision of CUI

Suggestions from the EC on Article 5bis

Tabled on 24-06-09

OPTION B

In Article 5bis

Modify article5bis as follows:

“

1. The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Community. ~~as concerns in particular:~~

...”

~~“2. The provisions of Articles 5 as well as those of Articles 6, 7, 8, and 9 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Community, including where Community legislation applies as a result of international agreements with the European Community. as concerns in particular:~~

3. The provisions of §§ 1 and 2 concerns in particular:

- Agreements ...
- Licensing
- Safety certification
- Insurance
- Charging involving performance schemes ...
- Compensation arrangements
- Dispute resolution

...”“

24th session of the COTIF Revision Committee - 23-25 June 2009 in Berne

Item 6 - Revision of CUI

Suggestions from the EC on Article 5bis

Tabled on 24-06-09

OPTION B bis

In Article 5bis

Modify article5bis as follows:

“

1. The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Community. ~~as concerns in particular:~~

...”

~~2.~~ 2. The provisions of ~~Articles 5 as well as those of Articles 6, 7, 8, and 9 and 22~~ shall not affect the obligations which the parties to the contract on the use of infrastructure located in one of the EC Member States have to meet under ~~the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate,~~ the law of the European Community, including in the MemberStates where Community legislation applies as a result of international agreements with the European Community. ~~as concerns in particular:~~

3. The provisions of §§ 1 and 2 concerns in particular:

- Agreements ...
- Licensing
- Safety certification
- Insurance
- Charging involving performance schemes ...
- Compensation arrangements
- Dispute resolution

“



CR 24
24.06.2009

Doc. de séance/Sitzungsdok./Meeting room doc. 8

Réf. E 121
Bern, 2009-06-24

Suggestion relative au rapport explicatif – complément aux commentaires aux articles 5bis, 8 et 9 CUI :

« Il convient toutefois de distinguer clairement entre la responsabilité selon les RU CUI et les systèmes d'amélioration des performances selon l'article 11 de la Directive CE 2001/14. Les systèmes d'amélioration des performances n'ont pas pour vocation à couvrir les droits et obligations découlant des règles de responsabilité selon les RU CUI. »

24th session of the COTIF Revision Committee - 23-25 June 2009 in Berne

Item 6 - Revision of CUI

Suggestions from the EC on Article 5bis

Tabled on 24-06-09

OPTION B tris

In Article 5bis

Modify article5bis as follows:

“

1. The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Community. ~~as concerns in particular:~~

~~...~~”

~~“2. The provisions of Articles 5 as well as those of Articles 6, 7, 8, and 9 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract on the use of infrastructure have to meet ~~under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, in a State where~~ the law of the European Community applies. ~~as concerns in particular:~~~~

3. The provisions of §§ 1 and 2 concern in particular:

- Agreements ...
- Licensing
- Safety certification
- Insurance
- Charging involving performance schemes ...
- Compensation arrangements
- Dispute resolution

“

24th session of the COTIF Revision Committee - 23-25 June 2009 in Berne

Revision of ATMF
Suggestions from the EC/Secretariat on Article 3a and 15
Tabled on 25-06-09

Article 3a :

“An ECM for a freight wagon certified according to article 15 (2) shall be deemed as certified according to applicable EC and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system **adopted** under article 14a(5) of directive 2004/49/EC and the rules **adopted** by the committee of technical expert according to article 15 (2).”

Article 15

*2. Each vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an entity in charge of maintenance. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The entity in charge of maintenance shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops. ~~The maintenance of a railway vehicle and other movable railway material shall be organised by an Entity in Charge of Maintenance (ECM) to be registered as such in the data bank before the vehicle is admitted for operation or used on the network. A keeper, a railway undertaking or an infrastructure manager may be an ECM. The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States⁴. Article 5 §§ 3 and 5 to 7 shall apply mutatis mutandis to accredited/recognised auditors.~~ The Committee of Technical Experts shall **adopt** further detailed rules for certification and auditing of ECMs, for accredited/recognised auditors, their accreditation/recognition, the audits and audit certificates. These rules shall indicate **whether they are equivalent** to the criteria related to the ECM certification system adopted in the EC. These rules, which also shall include rules for withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.*

*3. An operating Railway Undertaking is responsible for the safe operation of the train ~~vehicles and other movable railway material carried~~ and shall ascertain that vehicles are properly maintained ~~and maintenance is properly carried out~~. Therefore, there must be an exchange of data between the Railway undertakings and the ECMs: the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating Railway Undertakings, ~~and demonstrate upon request that these processes ensure the compliance with the maintenance provisions, including the Maintenance File.~~ and the operating Railway Undertaking must **without delay in due time** provide **in due time** the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other movable railway material for which the ECM is in charge. In both cases the information and data in question shall be specified in the Annex indicated in § 2.*

4. The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. The file shall be available for inspection by the competent national authority ~~and to Railway Undertakings operating the vehicle. Information on next inspections and tests due and other information concerning other maintenance data must be made available to the Organisation for inclusion in the data bank if so decided by the Committee of Technical Experts.~~